MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁV

1941 DECEMBER 1. (23.) SZÁM



ÁRA 50 FILLÉR

Heinkel 111-es bombázó két torpedót visz magával



Fényképezzen
Agfa
anyaggal

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 23. SZÁM * BUDAPEST, 1941 DECEMBER 1

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT —

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, bíztonságunkat és szavunk súlyát.

államtitkár, a HMNRA elnöke

Kiképzésre jelentkezni lehet a Magyar Aero Szövetségnél
Budapest, V., Vigadó-utca 2

LÉGIHÁBORÚ

1941 október 25-től, november 25-ig



Mi a helyzet a keleti arcvonalon a Szovjet elleni háború ötödik hónapjában? Az október elsején megindult német támadás hol fog megállani? Milyen befolyással lesz a tél a hadműveletek további folytatása szempontjából? Főleg ezekkel a kérdésekkel foglalkozik a szövetséges, de még inkább a Szovjetért aggódó ellenséges sajtó és rádió a tél küszöbén.

Északon a német és finn csapatok láthatólag az orosz északi szárny pillérét képező *Murmansk* kikötő és az onnan utánpótlás szempontjából fontos vasút újonnan kiépített Archangelsk felé vezető elágazását akarják birtokba venni. A Szovjet számára rendkívül fontos ez az összekötővonal, aminek felhasználásánál az amerikai és angol segítség ha nem is nagy kiméretben, de mégis eljut *Vologdán* át a szovjet hadvezetőséghez. Az északi szárnyon folytatva: a finn csapatok kikapcsolása, a finnekhez juttatott U. S. A. jegyzék segítségével sem sikerült. Északról nem fog szűnni a nyomás. Az arcvonal mögé került körülzárt Szentpétervár helyőrsége kétségbeesett kitörési kísérleteinek sorozatos visszaverése mellett a várostól délre levő nagyobb német erők keleti irányban megmozdultak. Elfoglalták az *Archangelsk—Murmansk* és *Vologda* felől *Szentpétervár*-hoz vezető vasútvonal csomópontját *Wolchowrag*-ot, sőt előretörtek egész *Tichwin*-ig. A német erőknek ez a támadása *Vologda* vasúti csomópont felé irányul, amelynek birtokában az Archangelsk-felől délre vezető vasútvonal teljesen elszigetelődik és az utánpótlás északi ütőerének átmetszésével a szovjet remények 33%-a megsemmisül.

Szentpétervár elleni állandó légitámadások és a német tüzérség megsemmisítő munkája érleli a város elestét, nagyobb támadást a város gyorsabb bevétele céljából a német vezérkar nem tervez.

A Moszkvától keletre megindult német támadás, mintegy négyszáz kilométeres arcvonalon eredményezett nagy sikereket október folyamán. A kb 200 km-es keleti irányú előrehaladás Kalinin és Tula között újabb támadás megindítását tette lehetővé. A nagyon súlyos időjárási helyzet miatt a német utánpótló szolgálat kiépítése késedelmet szenvedett és ezalatt a Szovjet számos ellentámadással próbálta a Moszkva körüli hadihelyzetet megfordítani. A szovjet hadsereg volt vezérkari főnökét, *Zsukow* tábornokot bízták meg az itteni arcvonalszakasz védelmére és a legjobb szibériai csapatokkal erősítették meg Timosenko szétvért és Moszkva felé visszavonuló erőit. Ezekben a harcokban és általában a szovjet minden védelmi berendezkedésénél igen nagy szerepet játszanak a különféle szárazföldi *érintő és időzített aknák*. Nagy kiterjedésű aknamezőket telepítenek a legfőbb támadási sávokon belül és a német műszaki csapatok ezerszámra teszik ártalmatlanná a harckocsi és gyalogsági támadások útjába eső szovjet aknamezőket. A Moszkva elleni légitámadások a Moszkva felé vezető vasutak elleni bombatámadások a rossz időjárás ellenére megszakítás nélkül folynak.

A földi harcok Moszkva körzetében rendkívül súlyosak, de az oda összevont hatalmas német erők, amint az időjárási helyzet azt lehetővé teszi, a szovjet főváros teljes bekerítését végrehajtják.

Egyrészt mert a Don felől előnyomuló szövetséges erők, másrészt Rosztov és a Kaukázus védelme észak és nyugat felől egyaránt leköti azokat. A rendkívüli hadianyagveszteség ezenfelül kérdésessé teszi a még megszervezhető új seregek korszerű felszerelését is, mert a hadiipartelepek 60 százaléka a szövetséges tengelyerők birtokában van, 15 százaléka pedig tüzérségi és légitámadások hatósugarában fekszik.

A tengely számára az arcvonal déli részén, Budjenny mindent feláldozó szívós ellenállásával lettek a hadműveletek továbbfolytatása szempontjából legelőnyösebb következményei.

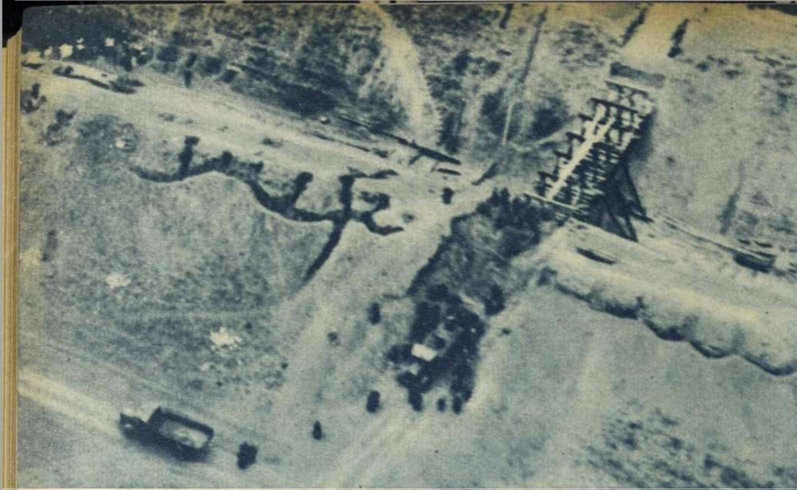
A német légierő a Krim elleni és Donec mögötti vállalkozásainál, továbbá a feketetengeri szovjet hajózás ellen nagy zuhanótámadásokat hajtott végre. Gorkij, Rosztow, Szebasztopol és Kercs városokon kívül Moszkva és Szentpétervár elleni támadásait éjjel és nappal megismételte. A szovjet hadiipar igen fontos központjai a felső Volga vidékén, a Don mellett és főleg a vasúthálózat Murmansktól a Kaukázusig napónta támadási cél volt. A szovjet légierő elleni harcban a jelentések mindig több szovjet gép pusztulását jelentették a földön, mint a levegőben légiharcban. Október 2—10.-e között háromszáznyolcvan szovjet repülőgép pusztult el. Az orosz repülők gyengébb támadásokat hajtottak végre az előnyomuló tengelycsapatok és finn városok ellen, valószínűleg Hangő-félszigeti repülőalapjukról.

A Fekete-tengeren megszűnik a szovjet haditengerészet uralma, a Kaukázus hadszíntér lesz Rosztov, Sztalingrád, valamint az Azovi- és Fekete-tenger felől. A szovjet tehát északi és déli összekötővonalain egyaránt annyira veszé-

Kercs madártávlatból

Torpedóval »rakodik« a He. 111-es bombázó

Nagyméretű bombák egyik német hadirepülőtéren




A szárazföldön és a vízen egyaránt folyik a harc

lyes helyzetbe kerül, hogy számára csak a Vladivosztokon, esetleg Kínán át vezető hosszú utánpótlási vonal marad. Amint északon Szentpétervár menthetetlen, ugyanúgy délen most már Odessza után Szebasztopol került azonos helyzetbe és a Finn-öbölben Hangő-félsziget. Az arcvonal többi részén állandóan szorítva, helyenként, főleg Moszkva körzetében, még ellentámadások között vonul vissza kelet felé a szovjet főerő.

Az orosz légierő gyengébb kötelékekkel még támad a csapatkörzetekben, de már úgy, mint a számban rendkívül megfogyatkozott szovjet páncélos erők, nem tudják vérveszteségüket pótolni. A szovjet légierő nem a tartalékgépekkel küzd a németek ellen, hanem a még üzemképes gyárakból kikerülő anyag kerül azonnal felhasználásra az arcvonalakon. A gépépítéshez szükséges aluminium majdnem 80 százaléka már elveszett. A Charkow környéki repülőgép- és motorgyárakon kívül még nagyobb mértékben esik latba a Stalino, Saporosje és charkowi műszerfelszerelési gyárak hiánya. Sztalin már kért aluminiumot szövetségeseitől, de azoknak sincs elegendő. Az uralvidéki ipari területeken nincs optikai és elektrotechnikai gyár, nincs szerszámgépipar és hiányzik a szén és ennek következtében a vegyiipar. A hatalmas szovjet ipar kis töredéke fog csak rendelkezésére állni a bolsevista frontnak, úgyhogy Amerika és az angol birodalom teljes termelési képességére lenne szüksége a megbénult Szovjetnek.

A szállítás szinte megoldhatatlan feladatok elé állítja azonban az USA-t és Angliát. Kevés a szovjet vasutak gördülőanyaga, kevés a hajótér nemcsak az óceánokon, hanem a Kaspi-tengeren és az északi jegestengeri kikötők forgalmában is. A német repülők pedig naponta tucatjával bombázzák össze a szovjet vasúti szerelvényeket az egész arcvonal mögött, ami nem maradhat következmények nélkül.

Sztalin októbervégi beszédében eléggé bizakodó hangon nyilatkozott hívei előtt és igyekezett a Szovjet hihetetlen súlyos veszteségeit olyan kismértékűeknek feltüntetni, hogy az még az amerikai sajtóban is túlságosan rózsásszínű hazudozás volt. Alig hétszázezer halott és fogoly továbbá egymillió sebesült miatt bajosan kellett volna a tízmilliós szovjet ármádiának a legértékesebb területeinek feladására és fővárosának közvetlen védelmére kényszerülnie, pláne ha ugyanakkor a támadó közel ötmillió embert vesztett volna.

A valóság az, hogy a Szovjet emberi és anyagi veszteségei olyan mérhetetlenül nagyok, amilyenek még a háborúk történetében nem volt példa. 15.000 repülőgép, 22.000 harckocsi és 27.000 ágyú pótlása az egész világ hadiipara számára is hosszú időre terjedő feladat lenne. Nyolc-tízmillió szovjet harcos kiesését sem lehet pótolni. Hitler szavai szerint, amint a november 9.-i beszédében megállapította, a Szovjet oly veszteségeket szenvedett, amiből a világ egyetlen hadserege sem tudna kigyógyulni.

A november 9.-i beszédben hangzott el az USA felé az európai gazdasági élettér méreteiről és termelési lehetőségeiről az első komoly figyelmeztetés. A Németbirodalom a protektorátussal és a lengyel kormányzósággal ma annyi munkáskezet jelent, mint az egész USA! Európa létéért és az elkövetkező ezredév megalapozásáért harcol és dolgozik ma 350 millió ember. Amerika jobban érti meg a gazdasági háború számadatait, mint a katonai győzelmek nagyságát, hát most lássa meg, hogy két év katonai győzelmeit hogyan egészíti ki az európai gazdasági, termelési és szervezési munka. Csak az egész elvakultak hihetnek a tengeren túl a sorozatos katonai sikerek után — úgy, mint 1918-ban volt — összeomlásban a nyersanyag, élelmezési és ipari fronton. Az elért eredmények époly nagyok itt, mint a harctereken és Európa, a megújhodott európai nyugati kultúra nem fog másodrendű tényezőjévé válni a világnak. Ellenkezőleg, az elszegényedés helyett az európai életnívó emelkedni fog, mert az orosz föld gazdagsága Európa javára lesz felhasználható.

*

Az atlantióceáni csata az angol ellátóhajózás elleni támadások eredménye október folyamán ismét közel négyszázötvenezer tonna hajótér elsüllyesztése volt. Az amerikai hajók közül is néhány elsüllyedt. Német és USA hadihajók közötti összetűzésről főleg az amerikai sajtó szállított híreket, de nem lehet mind igaznak venni. A német tengeralattjárók Hitler parancsára nem támadnak, csak védekeznek USA-hadihajókkal szemben. Az amerikai kereskedelmi hajók felfegyverzése, Izlandnak, mint flottabázisnak kiépítése tovább folyik, de a parlament még nem döntött, hogy megengedi-e USA-kereskedelmi hajók befutását angol és szovjet kikötőkbe. A Japán—USA közvetlen tárgyalások utolsó szakasza kezdődik meg 15.-e után. A tengelyellenes amerikai sajtó háborús uszítása már szinte nem fokozható és a harcias amerikai hadügyminiszter egyik beszédet a másik után mondja a háború mellett. Lindbergh higgadt és amerikai érdeket szolgáló tevékenysége még nagy tömegeket mozgat meg, de a háborús hangulat erősödése megállapítható. Az amerikai hajóhadra szükség van, mert az atlantitengeri csata másképp már előrelátható időn belül eldől Németország javára.

A repülőtevékenység nyugaton és a Földközi-tenger vidékén egyaránt erősödik. Anglia nagy bombázókkal végrehajtott támadásai Hollandia, Észak- és Északnyugat-Németország ellen mind több gépbe kerülnek. A november 8.-i támadás angol jelentés szerint 60 gép elvesztésével járt, ebből 16 az időjárás, — jegesedés miatt — a többi a német elhárítás miatt pusztult el. A védelem éjjel is egyre tökéletesebb, hír szerint sok a magas légvédelmi tüzelőállás és az éjszakai vadászlégvédelem is, többüléses gépek alkalmazásával, hatásosabb lett. A német bombázók mindennap megjelennek az angol kikötők felett. Churchill kijelentése, hogy az angol légierő már egyenlő erős a némettel és hogy az angolok éjszakánként 500—1000 bombázót vetnek be, a Szovjet felé irányított hírverés. Az angol légi front lényegesen gyengébb, a megadott gépszámoknak csak töredékei repülnek tényleg Németország ellen s ezért a veszteségi százalék nagyon magas. Anglia egyébként a háború első két évében a RAF 16.000 főnyi személyi veszteségét ismerte be. Német hírek szerint ez a szám az amerikai és dominiumi repülők nélkül értendő, ezekkel együtt jóval magasabban alakul. November első nyolc napjában annyi négymotoros angol gépet lőttek le a németek, amennyit az Egyesült Államok negyedév alatt gyártottak. A szakszemélyzetben keletkezett veszteség még súlyosabb az anyaginál. A Halifax, Stirling és Boeing nagybombázók személyzete 4—7 fő.

A Földközi-tenger déli partján a helyzet változatlan, a tevékenység vízen és levegőben igen erős. Az angolok ellen itt összevont olasz-német légikötelékek Egyiptom és Malta, az angolok Líbia és egyes délolasz városok ellen ismétlik meg légitámadásaikat. A polgári lakosság elleni támadásokkal Anglia idegháborút visel. Ez a háború a tengely légierők várható megerősítésével jelentőségéből erősen fog veszíteni. Az olasz torpedóvető repülőgépek sikeres támadásai angol hadihajók ellen megismétlődtek. A líbia—egyiptomi határon csak felderítő csatározások folynak mindkét részről.

Amíg keleten a Szovjet elleni harc egyre távolodik, az oroszok által követelt és az angolok által úgylátszik, megígért tehermentesítő »második arcvonal« csak nem akar megszületni. Nyugat-Európában az angolok szerint is eszte-

MAGYAR SASOK





A bombázógép felveszi veszélyes rakományát.



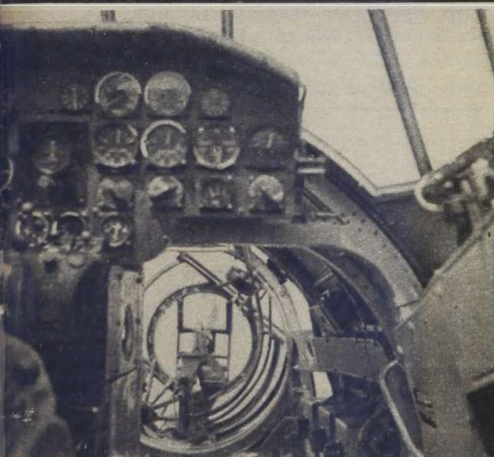
Nagy a forgalom egyik hadirepülőterünkön.



Kf. gépünk üzemanyagot vesz fel indulás előtt.



Bombaélesítés.



Egyik bombázónk vezetőülése.



A bombázógép géppuskatornya belülről nézve.



Vendég érkezett, egy »Storch«.



Géppuskaheveder-töltés.

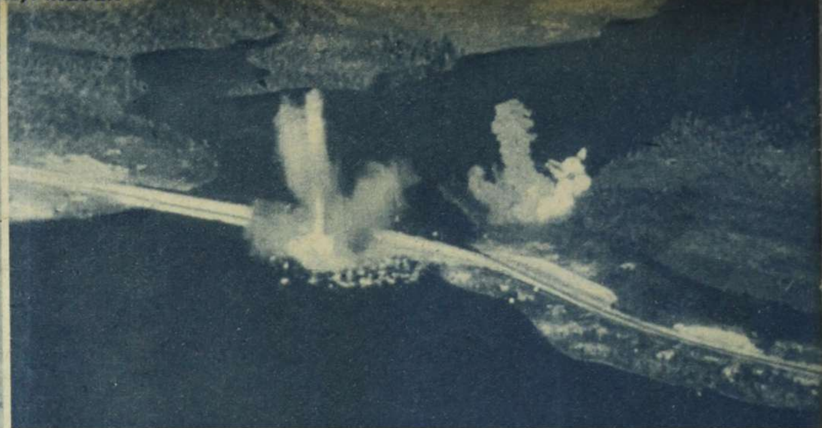


Vadászaink.



Hazafelé! A Kárpátok felett.





lenség lenne támadni. Hitler beszéde szerint gyorsabban fognak távozni, mint ahogy jöttek. Másutt kell támadni, de télen csak a Földközi-tenger környéke az a vidék, ahol erre lehetőség volna. A jelképes második arcvonal marad a tél folyamán az angol légierő tevékenysége nyugaton és délen. A keleten felszabaduló német repülőerők hamarosan ezen az arcvonalon is védekezésre fogják kényszeríteni a Szovjet szövetségesét.

Az orosz arcvonalon teljesen az időjárástól függ a német előrenyomulás üteme. A nyomás Moszkva irányában újra fokozódik és északról és délről, helyenként már ötven kilométerre közelítették meg a szovjet fővárost. Délen *Rosztow* elesett. Kerts is német kézre került, úgyhogy a kaukázusi front kialakulása megkezdődött. A német légierő támadása nemsokára a Kaukázustól északra fekvő olajvidékekre megindulhat és a Kaukázus feketetengeri kikötői ellen. Rosztow elfoglalásánál a Greim repülőtábornagy parancsnoksága alatt álló német légikötelékek igen fontos és eredményes szerepet játszottak. A német légierő mindenütt a Szovjet hátsó összeköttetései ellen harcol. Az oroszok lázas sietséggel szerveznek új alakulatokat és azokat egymás után vetik a Moszkvától keletre és a Volga-Don vidékéről az arcvonal legveszélyeztetettebb pontjaira A szovjet veszteség öt háborús hónap alatt olyan rendkívüli méreteket öltött, hogy háromszáz szovjet hadosztály teljes felőrlődésével lehet számolni és még az ellenséges sajtó sem hiszi, hogy a szovjet sz'znyolcvan hadosztálynál többet a tél folyamán a német előnyomulás elé tudna vetni. Angol vadászgépek, amerikai bombázók és felderítők kerülnek most már szembe a német repülőkkel és az utolsó hónapokban is kétezret meghaladta a lelőtt és elpusztított szovjet gépek száma.

*

November 18-án megindult az angolok *líbiai támadása*. A számos légitámadás olasz és líbiai kikötők ellen, angol és olasz hajókaravánok sűrű mozgása a földközitengeren megélénkült hajóhad tevékenységek előre sejtették, hogy valami történni fog. Meglepetés erejével tehát az angol offenzíva egyáltalán nem hatott. Mikor pedig az *Ark Royal*-t német tengeralattjáró torpedója elsülyesztette és a *Malaya* csatahajó is súlyosan megsérült, a tengerfelőli támadásnak két pillére a líbiai csatából eleve még megindulás előtt kiesett. A Szovjet által követelt második arcvonal, tehát félig Itália ellenes célzattal, úgy látszik, Észak-Afrikában kialakult. Az angolok több mint féléves előkészület után jelentős erőket és anyagokat gyüjtöttek össze a Nílus völgyében. Azt fokozatosan a líbiai határba mintegy 300 km-es szakaszon előre vonták a német és olasz légierő állandó támadásai közepette. Az orosz méretekhez viszonyítva természetesen lényegesen kisebb erők állnak itt egymással szemben, mert a sivatagi harc és utánpótlás nagyobb seregrészek mozgatását nem teszi lehetővé. Az angol haditengerészet működése a krétai német repülőalapok közelsége miatt (Kréta—Tobruk 350 km légvonalban), főleg nagy hajóegységek tekintetében, nem oly erős, mint várni lehetne.

A kiváló vezetés alatt álló olasz és német csapatok a támadás első rohamát még a határszakaszon felfogták és eredményes ellentámadásokkal fékezték a *Tobruk* irányába mutató előnyomulást. A harc több különálló szakaszon igen erősen folyik. Az első napok angol légifölénye kezd megszünni, mert friss német erősítések már eredményesen avatkoztak be a légiküzdelembe. A repülők egymás és páncélosok elleni küzdelme döntő lehet a küzdelemben. A légierő is meg tudta bénítani az ellenséges utánpótlást, ami itt minden nagyobb siker alapja. Az északafrikai harctér, a Földközi-tenger középső szakasza az odatartozó kikötőkkel együtt, ezért igen erős légitevékenység színtere lett és marad is a hadműveletek tartamára. Az angol támadást, mint folyamatos előnyomulásban nyilvánuló tavalyi sikerekhez hasonló hadműveletet, el sem lehet képzelni, még jelentős túlerő birtokában sem. Ez már az első hét harcai is igazolják.

Második frontot kellett csinálni a tengely ellen, hát megalkották ott, ahol egyáltalán katonailag lehetséges volt. Bárhol másutt, Európában — Norvégia és Finnország felé kacsingattak amerikai és angol kávéházi szakértők — másfél millió tonna hajóteret kellett volna egy biztos sikerrel járó vállalkozáshoz összehozni. A mostani kedvezőtlen évszak sem látszott erre alkalmasnak.

Az Északamerikai Egyesült Államok kereskedelmi hajóinak felfegyverzése és az USA flotta hajóinak az Atlanti óceánon vállalt »önszolgálata« jelentősen mentesíti az angol hajóhadat. Azzal, hogy amerikai hajók megkezdik most már csillagos lobogó alatt is az angol kikötők felé a hadianyagszállítást, semmi új nem történik, mert panamai zászló alatt már számos USA teherhajó tette ugyanezt. Most csak az amerikai soviniszta közvélemény fog élesebben a háború mellett agitálni, ha egy-egy USA kereskedelmi hajó az eddigi 22 millió tonna után a tenger fenekére süllyed.

A Japán—Egyesült Államok későbbi tárgyalások eredménytelensége eddig nem változott. Olyan óriási érdekellentétek áthidalásáról van szó, amit csak jelentős és kézzelfogható engedmények árán lehet elérni, erre pedig egyik tárgyaló fél sem hajlandó. A politikai tárgyalások várhatók a napisajtó szerint Németország és Franciaország között is. A német—francia viszony további alakulása, Weygand lemondása a földközitengeri helyzet szempontjából döntő is lehet.

Az európai államok antikomintern frontjának kibővülése és a japánbarát kínai nemzeti kormány csatlakozása a bolsevista métely terjedésének megakadályozására, volt november utolsó hetének legnagyobb politikai eseménye. A nem lankadó katonai és diplomáciai tevékenységek mellett az elfoglalt szovjet területek polgári közigazgatásának megszervezése már az új Európa kiépítésének első lépéseként tekinthető.

Bt.



† Udet vezérezredes



† Mölders ezredes

UDET-TŐL MÖLDERS-IG

A sorsszerűség megrendítő hasonlósága, napokon belül a német légierőnek két, ellenség által soha le nem győzött hősét ragadta ki az élők és küzdők sorából. Udet vezérezredes az elmult világháború legendás hírű vadász repülője és a mostani légiháború anyagcsatájának vezetője; Mölders ezredes pedig a spanyol és az európai háború ezernyi légiharcában száztizenötször győztes, legeredményesebb fiatal vadászrepülő ezredparancsnok volt.

A tapasztalt, világháborúból hatvankét légigyőzelemmel hazatért Udet és a fiatal generációhoz tartozó Mölders, aki 28 éves korában érte el egész kivételes teljesítményeinek jutalmaképen az ezredesi rendfokozatot és a legmagasabb hadikitüntetést, a német légierő dicsőséges multját és hősi küzdelmet vívó jelenét személyesítették meg. A mai német repülőnemzedék Richthofen, Udet és Bölcke szellemében nevelődött és edződött azokra a légiküzdelmekre amiket eddig kilenc nemzet repülőivel szemben vitt diadalra. Új hősök, név nélkül és névvel áldozták életüket a légierő ellenség feletti és otthoni kiképző és utánpótló harcában. A légigyőzelmek sorait arató Joppien, Wick, Balthasar és Werra már a halhatatlanság koszorúját nyerték abban a huszonhét hónapja folyó háborúban, amelyikben a légierő döntő fontosságát bebizonyította. A rendkívüli eredményekért áldozatokat követel a sors és úgy, mint olasz bajtársainknál Balbo és óceánrepülő pilótáinak nagy része, már repülőhalált halt, úgy német repülőbajtársaink is számos kiváló repülőjüktől vettek örökre búcsút, de tán a legfájdalmasabban Udet és Mölderstől.

Ez a két név ma már két kiváló vadászrepülőezred címében él tovább, meg mindazok lelkében és emlékezetében, akiknek a két név viselője eszményképe volt. A repülők, a küzdő életet választó ifjú nemzedék milliói úgy tekintettek Udet vezérezredesre a német hadi repülőipar és utánpótlás zseniális vezetőjére, mint arra a kiválasztott héroszra, aki a korszerű repülőgépben az új niebelungi kardot kovácsolta és adta a német nemzet kezébe. Mölders ezredes pedig az a hős, aki ezt az új fegyvert a legtöbb győzelemre vitte, hiszen vadászosztálya, később ezrede kétezernél több légigyőzelmet aratott a huszonhathónapos légiháború sokezernyi légiharcában.

A magyar repülők megrendülten tisztelegnek a két kimagasló pilóta hősi emléke előtt. Nálunk is eszménykép volt mindkettő életében és még inkább az marad repülőhaláluk beteljesedése után, mikor már a halhatatlanság sugározza körül hősi alakjukat. **Bt.**

*

A negyvenhatodik évében repülőhalált halt Udet vezérezredes személyét nem kell ismertetni, negyedszázad óta ismeri őt az egész világ. A világháborúban mint fiatal hadnagy került a repülőkhöz és hamarosan a legeredményesebb vadászrepülők közé küzdötte fel magát. Richthofen hősi halála után ő maradt a legtöbb légigyőzelmet aratott német pilóták élén 62 légigyőzelemmel.

A világháború után a vitorlázórepülés terén, de főleg a műrepülésével a német közvéleményben állandóan fenntartotta a repülés iránti érdeklődést és a fiatalság bálványa volt. Saját szerkesztésű iskola- és műrepülőgépével hosszú évekre a legjobb német iskolagépet adta az új repülőgeneráció oktatásához. Repült, filmezett Grönlandban, Afrikában és az Alpokban, majd a nemzeti szocialista Németországban Göring, mint ezredest, fontos kiképzési feladatokkal bízta meg. A Lilienthal társaság elnöke lett. Kivételes repülő- és szaktudásával bekapcsolódott a német hadirepülőgépipar fejlesztésébe és főleg a vadászok, rombolók és stukák körüli kísérletek terén oly érdemeket szerzett, hogy Hitler őt bízta meg, mint a Birodalom legfőbb repülés-műszaki vezetőjét az egész repülő anyagi szolgálat és az utánpótlás irányításával és szervezésével. Ebben a beosztásában — a német légierő minden arcvonalon fölényben levő repülőanyaga igazolja — kiválót és tökéleteset alkotott. Repülőkísérletek közben szenvedett halálos sérülést.

Mölders ezredes a háború utáni repülőgeneráció kimagasló vadászpilótája volt, 1935 óta mint hadnagy szolgált a légierőknél. Richthofen ezredes Condor légiójával ment Spanyolországba és a nemzeti Spanyolország legnagyobb kitüntetésével tért vissza, 14 légigyőzelem után. A háború alatti tüneményes karrierje közismert, 101 légigyőzelem után kapta meg ez év július végén a legmagasabb német hadikitüntetést. Kiváló érdemeiért mindig soronkívül lépett elő, így lett 28 éves korában ezredes, miután már egy év óta vezette repülőezredét a nyugati és keleti fronton. A legtöbb légigyőzelmet is ezrede aratta eddig a háború folyamán. Ez év júniusában megnősült. Új beosztást kapott, a vadászerők felügyelője lett s így az arcvonalból, ahol annyi dicsőséget szerzett hazájának, biztosabb helyre került. Egy szolgálati útján, ahol mint utas foglalt helyet a futárgépben, érte a végzetes szerencsétlenség. Hősi haláláról a német légierő parancsnoka, Göring birodalmi marsall, megrendítő napiparancsban emlékezett meg.

Udettől Möldersig, az idős, tapasztalt világháborús repülőtől az újonnan feltünt üstökösig, sokan áldozták életüket a német repülők közül a két és negyedéves háború során. Mindig újak és újak lépnek az örökre elrepültek helyébe és küzdenek a régi hősök szellemében a végső győzelemig.

EGY MAGYAR BOMBÁZÓSZÁZAD NAPLÓJÁBÓL

A m. kir. légierők haditudósítójától

— Valahol a folyó második kanyarulatában ellenséges ütegek vannak. Tüzükkel veszélyesen eredményes támadást intéznek gyalogos és mótoros alakulataink ellen. A bombázó-század keresse meg az ellenséges ütegeket és hallgattassa el tüzüket.

No tessék!...

Ennyi van csak a jelentésben, ami befutott a bombázó-század parancsnokához és ebből a szűkszavú jelentésből állapítsa meg az ember a továbbiakat. Nevezetesen, hogy hol van az ellenséges üteg, mekkora a tűzereje és mikor induljunk, mekkora erővel?...

Századparancsnoknak sem »leányálom« az élete, állapítottuk meg csendesen.

No mindegy, nem lehet sokat teketóriázni, valamit tenni kell, mégpedig gyorsan és eredményesen.

Lassan sötétedik már. A támadásnak még ma meg kell történnie. A gyorshadtest néhány alakulata az éjszaka leple alatt át akar kelni a folyón és ezt a nyavalyás tüzet mindenáron el kell hallgattatnunk.

Hogy sötétedik, jó is, meg nem is. Kellemetlen, mert sötétben mégsem öröm repülni. Nehéz a felszállás, nehéz a hazatérés, de legbajosabb a repülőtérre való sima leszállás. Előnye viszont az, hogy az ütegek torkolattüzéből nagyszerűen lehet következtetni felállítási helyükre és aztán hegyibük...

Egy raj indult a bevetésre.

A századparancsnok a vezérgépen. A jobbkísérőn egy főhadnagy a vezető, a balkísérőn egy zászlós. Mindegyik gép megrakva bombákkal, mindegyiken tizenöt darab százkilós »szeretetcsomag«.

A folyó második kanyarulatát még csak könnyű megtalálni. Még ebben az alkonyati szürkületben is nagyon jól fellátni ide a géphez az ezüstszínű szalagokat, ahogy a meredek partok között kanyarog a folyó. Néhány sziget és oldalág igaz tarkázza a terepet, de a második kanyar ismerős már előttünk. Jártunk itt nem is olyan régen. Talán harminc kilométerrel lejjebb egy vasúti híd vezetett át a folyón és el kellett vágnunk a szovjet csapatok visszavonulási lehetőségét. Sikeres támadással szét is bombáztuk a hidat. Jó párezer bolsi maradt ideát. Igaz, hálásak lehetnek nékünk, mert minden valószínűség szerint sokkal jobb dolguk van a magyar hadifogságban, mint amikor »otthon« ellenünk támadnának...

Szóval a második kanyar...

Igen, itt is volnánk, de hol lehet az ellenséges üteg?

Ki kell keresgélni...

Erre pedig csak egy mód van, alacsonyan repülni, egyszer-kétszer elszállani felettük, majd lőnek aztán. És akkor jövünk majd mi!...

Az elgondolásunk helyes volt.

Talán egy jó tízperces körözés és mótorbúgás után egyszer csak felvillantak a torkolattüzek.

El kell ismerni, nem valami barátságos érzés az ilyesmi. Még az a szerencse, mi jobban látjuk őket, mint ők minket. Különben istenkísértés lenne ennyire föléjük merészkedni.

Így azonban lehet.

Sőt nem is egyszer.

Éppen harmadszor fordulunk föléjük, mikor a századparancsnok gépe oldani kezdte a bombát.

Hanem meg kell hagyni, ravasz társaság ez a bolsi üteg. Ki vannak már ezek tanulva. Mikor látták, hogy föléjük fordulunk, egyszerre abbahagyták a tüzelést. A torkolattüzek kihúnytak. Mikor meg hallották, hogy elzúgtunk felettük, mintha összebeszéltek volna, úgy okádták felfelé a légelhárító gépágyúk foszforcsíkjaikat, hogy az embernek beleborsódzott a háta.

Most megint látjuk, hogy hol vannak.

Nagy ívben fordultunk újra visszafelé.

Megint elhallgattak.

De most már mi is ügyesebbek voltunk. A megfigyelők nagyszerű érzéssel adták meg a helyet. Aztán oldott a másik két gép is.

Lentről hatalmas robbanás hallatszott, vagy helyesebben, látszott fel hozzánk. Minden valószínűség szerint, telitalálat volt.

Majd meglátjuk...

Ennek a kitapasztalása nagyon egyszerű dolog. Rájuk kell fordulni mégegyszer és ha elhallgattak, akkor van miért elhallgatni.

Fordulhattunk háromszor is.

Olyan csend volt lent, hogyha a mi gépeink nem búgnak, a donecparti tücskök ciripelését hallhattuk volna.

De nem tudtak olyan hangosan zúgni a mi mótorjaink, hogy valami más, a tücsökciripelésnél bizony lényegesen kellemetlenebb hangokat ne halljunk meg.

Jönnek a Raták...

A nagy lövöldözés, no meg talán az üteg rádiós jelzése is, felriasztotta őket. Jöttek, mint a darazsak.

No csak gyertek!...

Azzal, mint aki jól végezte dolgát, mint ahogy jól is végeztük, indultunk hazafelé. A Raták?... Először nem nagyon izgattak bennünket, ilyen késő alkonyatban csak el tudunk »lógni« előlük...

De bizony ez egyszer rosszul számítottunk.

Mert a Raták jöttek, rendületlenül. Pontosan három darab, mintha csak előre kiszámították volna, hogy mi is hárman vagyunk.

A mi balkísérő gépünk jó helyzetben feküdt. éppen géppuska végre kaphatta a bolsi vadászt, nem sokat teketóriázott, hanem bele a foszforcsíkokat. Az egész színjáték nem tartott tovább két-három percnél. A Rata lángolva hullott vissza a földre. Most már három kettő volt a javunkra. A vezérgép is hamar leszedte a maga kis vadász-zsákmányát. Csak a jobbkísérő gépet követte állhatatosan a bolsi vadász, mint valami reménytelen szerelmes az ideálját.

A lövész szitkozódott:

— Nem tudom eltalálni, mert beleragadt a farkunkba...

Ez bizony ravasz dolog. Hogy »beleragadt a farkunkba«, azt jelenti, hogy közvetlenül a bombázó után jön és mivel pontosan hátrafelé nincsen kilövés, nem lehet lőni az üldöző gépre.

Ezt a fogást — amint hallottuk — a németekkel is megpróbálták. Ott azonban alaposan ráfizettek. Mert a német repülők hamarosan rájöttek a bolsi elgondolásra és a bombázók amolyan kis ejtőernyős légibombát engedtek ki a gépükből, amelynek a Rata egyszerűen nekirohant a levegőben és »aknára futva« felrobbant. Ott aztán hamarosan abbahagyták a szovjet-vadászok ezt az üldözési módot.

Nálunk most kezdtek vele kísérletezni. És mivel mi nem voltunk ilyen légibombával feszerelve, pillanatnyilag úgy látszott, teljes sikerrel...

No de, az öröm nem tartott soká, mert szegény bolsinak sokkal érdekesebb meglepetést készítettünk elő. Olyat, amiről nem is álmodott.

Pedig egyszerű volt a dolog, nagyon.

A lövész előre szólt a rádióson keresztül a vezetőnek, hogy »emelje meg« egy kicsit a gépet.

A bombázó felfelé lendült.

Erre alulról a lövésznek nagyszerű kilövési lehetőség nyílott, amit a derék szakaszvezető ki is használt nyomban.

A következő pillanatban hullott le a Rata, mint valami augusztusi csillag.

Megszabadultunk tőle is.

A hazatérés már könnyű volt. Kilőttük a jelző-rakétát. A repülőtéren pedig feleltek rá. Szabályos időközökben a repülőtér négy sarkán felvillantak a jelzések és így simán leszálltunk.

Másnap értesültünk, hogy csapataink átkeltek a folyón.

Dr. Pados Pál

ELSÜLLYEDT AZ ARK ROYAL

Az angol tengernagyi hivatal hivatalos közleménye jelentette, hogy az Ark Royal anyahajó torpedótalálat következtében megsérült és kikötőbe kellett vontatni. Vontatás közben a hajó annyira megrongálódott, hogy megmentéséről le kellett mondani és ezért felrobbantották és elsüllyesztették. Másnap a német véderő főparancsnoksága közölte hivatalos jelentésében, hogy a Földközi-tenger nyugati felében tevékenykedő két tengeralattjárója megtámadta és torpedótalálattal súlyosan megrongálta az Ark Royal anyahajót.

Ez a két jelentés tesz pontot az új angol repülőgépanyahajók első példányának élettörténete végére.

Az Ark Royal története meglehetősen változatos. Ez az első angol repülőgépanyahajó, amely kifejezetten erre a célra készült és nem más osztályú hajók átépítéséből származik.

Az új háború kitörésének második hónapjában, 1939 október 9-én egy német zuhanóbombázó kötelék támadta meg az Északi-tengeren cirkáló hajót és több találat érte. Francke őrvezetőt akkor soronkívül hadnaggyá léptették elő, mivel elsüllyesztette a hajót. Ez nem bizonyult teljesen valónak, mert sérülésének kijavítása után alig egy hónappal az Ark Royal ismét nyilt tengeren volt és többek között megjelent, mikor a Graf Spee páncélos a La Plata melletti ütközetben alulmaradt.

Ettől kezdve az Ark Royal szinte kísértethajója volt az angol haditengerészetnek. Hol itt, hol ott bukkant fel, hol az Északi-tengeren, hol a Földközi-tengeren cirkált. Számos haditett fűződik a hajó nevéhez.

Igen sokszor érte e közben támadás, de ennek ellenére állandóan szolgálatban maradt, míg végül a német tengeralattjárók torpedótalálatai meg nem pecsételték sorsát.

Az elsüllyedt Ark Royal 22.600 tonnás volt, sebessége 30.7 csomó, vízvonalban 102 mm-es páncélzattal bírt. Fegyverzete — és ez jellemző az újabb építésű anyahajókra — kizárólag légvédelmi lövegekből állott. 16 drb 114 mm-es nehéz légvédelmi ágyú. azonkívül 32 drb 4 cm-es gépágyú nyolcas egységekben (ezek a híres pom-pom lövegek), végül 32 drb nehéz géppuska szolgálta a hajó légvédelmét, saját vadászgépein kívül.

Kereken 60 repülőgépet vitt magával, ezek egyrészt Fairey Swordfish, újabban Blackburn Botha-típusúak voltak, másrészt Gloster Sea Gladiator, újabban pedig Fairey Fulmar vadászgépek. Mikor az Északi-tengeren volt őrszolgálaton a hajó, Walrus felderítőket is vitt magával.

Az Ark Royal kísérleti példánya volt egy új angol anyahajóosztálynak, mely az időközben elkészült Victorius, Illustrious (megsérült), Indomitable, Formidable, Implacable és Indefatigable 23.000 tonnás hajókból áll. (E hajók nevére a skagerraki csatából emlékszünk.)

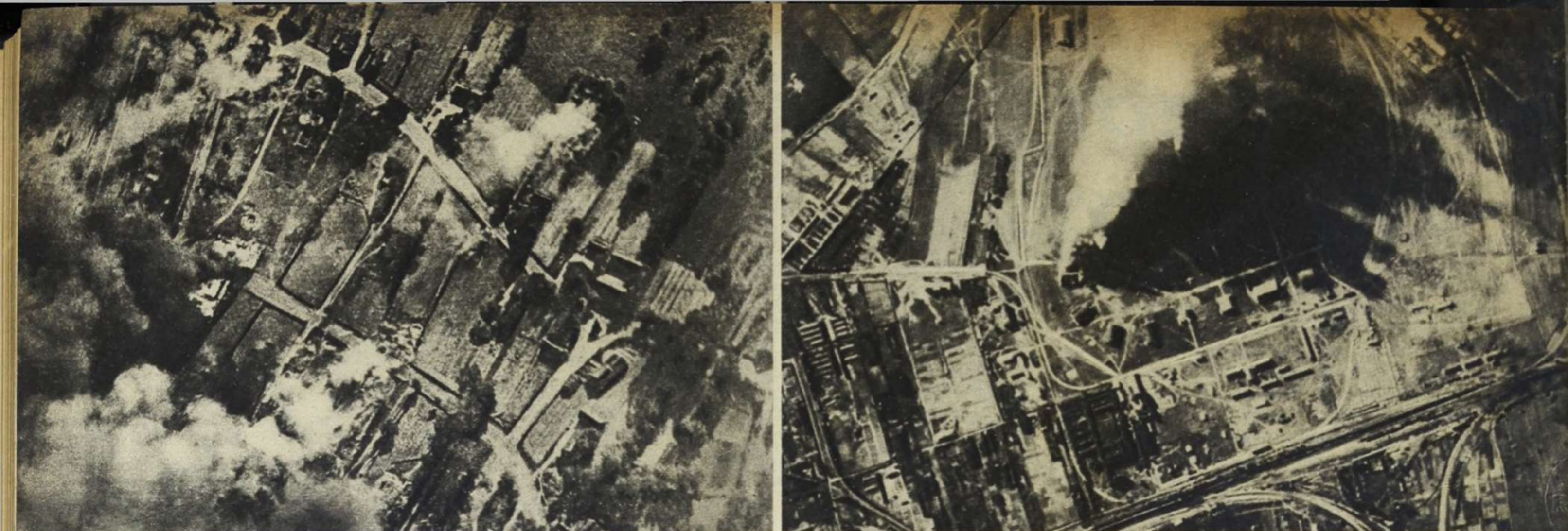
Az Ark Royal, immár a hetedik hajó e névvel (az első még az Armada ellen harcolt), végkép eltűnt a tengerekről.

ne

Az Ark Royal anyahajó



Az anyahajó fedélzetén



MINT HATALMAS LÁNGTENGER IZZOTT ALATTUNK GORKI

Német repülőkötelékek megsemmisitő csapást mérnek Gorkira, a Szovjet egyik legjelentősebb hadiipari központjára

Keleti hadszíntér, 1941 november.

Gorki...! Sok száz kilométerre Moszkva mögött, ott, ahol az Oka folyó a Volgába ömlik, terül el ez a város, a Szovjetúniónak egyik leghatalmasabb fegyveripari központja, egyben egyik reménysége, mely úgy, ahogy egyelőre a a legszükségesebbel még el tudta látni a csapatokat. Ennek a reménységnek most vége. A német repülők bombáinak pokoli záporában úgy szertefoszlottak, mint holmi szelíd bárányfelhők a nyári viharban...

A nehéz német harcikötelékek egész alacsonyan repülve zúgnak el. Egyik kötelék a másik nyomában. Néha szinte úgytetszik, hogy beleütköznek egy-egy magasabb dombba vagy az útjukba eső kopasz fákba. De nem történik semmi. A gépek minden baj nélkül érik el a szürkülő téli estében tompán megcsillanó folyót.

Két támadót lerázunk

Az esti szürkület egészen beborít bennünket. Alaposan ki kell mereszteni szemünket, hogy lássunk valamit. Jó magasan felettünk kétfedelű ellenséges vadászgép bukdácsol a vadul rohanó felhők között. Most észreveszi gépünket. Mint valami hatalmas ragadozómadár csap le ránk és kísérletet tesz arra, hogy hátulról támadjon meg. Nagyon elővigyázatos azonban és jóval kívül marad gépfegyvereink golyóinak hatótávolságán. De számunkra sem jelent komoly veszedelmet. Még egy szovjet vadász kerül elő valahonnan a felhők mögül. Ez is, mintha kerülni igyekezné a harcot. Hamarosan szemelől veszítjük őket.

Mint valami elszabadult ördöghad rontunk rá a meglepett városra. Pokoli látvány! Akárhová tekintünk, mindenütt a légelhárító ágyúk torkolati tüzét látjuk. Mintha ezer apró kráter okádná felénk a tüzet!

— Ott — mutat megfigyelőnk balra. Tényleg, az esti szürkületen át még mindig határozottan látjuk egy gyár épületeinek körvonalait. Gépünk egészen megdől. Merész fordulatot tesz balra. Egy pillanatig azt hisszük, beleütközünk a gyár nagy kéményébe. Nem. Elegáns mozdulattal húzunk el mellette. A gyár udvarán vagy ötven-hatvan tehergépkocsi sorakozik egymás mellett. Pompás cél! Jobbat valóban nem kívánhattunk volna magunknak. Hatalmas lökés rázkódtatja meg gépünket. Egyik nehéz bombánk kioldódott...

Tüzes párbaj az éjszakában

Még arra sem telik időnk, hogy a hatást megvizsgáljuk. A mélyen nyargaló felhők mögül megint ránk veti magát egy ellenséges vadászgép. Ez már keményebb ellenfél. Foszforos golyói izzó szalagként kúsznak utánunk. Kullancsként ragad hozzánk!... De mi sem maradunk veszteg. Kísérteties látvány az éjszakában ez a »tüzes párbaj«...

Jobbmotorunkat, úgylátszik, találat érte. Karvastagságú sürü füstgomolyag tör elő a sebesült gépből. A repülőgép vezetője azonnal beállítja a motort. Az ellenséges vadászgép most a másik oldalról igyekszik hozzánk férkőzni. Gépfegyverünk eszeveszetten dolgozik. Valósággal ontja a tüzet. A szovjet gép is füstölög már. Halálos sebet kapott. Egyet bukfencezik, aztán zuhanva belevész az éjszakába... Pillanatokon múlott, de megmenekültünk. Mi tagadás, fene jól lőtt ez a muszka vadász.

Visszafordulunk. Ott, ahol az előbb még szép sorjában a teherautók állottak, sürü füstoszlop emelkedik. A sürü feketeségben itt-ott piros lángok villannak, majd mintha a föld nyílt volna ketté, hatalmas tüzkráter szökken a magasba. Borzalmas robbanás lehetett. Darabokra tépett autóalkatrészek zuhannak gépünk mellett alá. Nem sok időnk marad a csodálkozásra. Jobbról, balról, mintha a pokol szakadt volna a földre, egyik tüzes geizir a másik után kúszik az ég felé. Bajtársaink is jó munkát végeztek. Az éjszaka minden igyekezete megtörik az odalenn tomboló poklok tüzén. Egészen világos van.

Egyetlen izzó fehérség minden...

Visszafordulunk. Utunk mégegyszer elvezet a város fölött. A látvány olyan lenyügöző, hogy szárnyaszegett gépünk bizonytalan sorsa sem tud aggasztani e pillanatban. Mint hatalmas lángtenger izzott alattunk Gorki...

A város határában mégegyszer át kell vergődnünk a szovjet elhárítóütegek ezertorkú gyürüjén. A repeszdarabok veszedelmesen kopognak az »Anton Kurfürst« fémszárnyain. De baj nélkül megússzuk ezt is.

Ujabb gondok adódnak. Gépünk már csak százhatvan kilométeres sebességgel repül, a kabinban teljes sötétség. Csak a müszerek fölött égő zöld körte kísérteties fénye lebeg fölöttünk. Mindannyiunkat egyetlen gondolat gyötör. Kitartunk-e egyetlen motorunkkal hazáig.

A kabinban percről-percre hidegebb lesz. Valósággal vacogunk. A leállott jobbmotor szolgáltatta a kabin fütését. Még legalább száz kilométert kell repülnünk. A rádiós örvendeztet most meg jó hírrel. Eljegesedés veszélye fenyeget... Sem alattunk, sem fölöttünk nincs melegebb levegőréteg. Tagjaink már egészen megmerevedtek. Most hirtelen mintha villámlana alattunk. Légelhárító ágyúk. Nagyon rosszul lőnek. A gránátok messze fölöttünk robbannak.

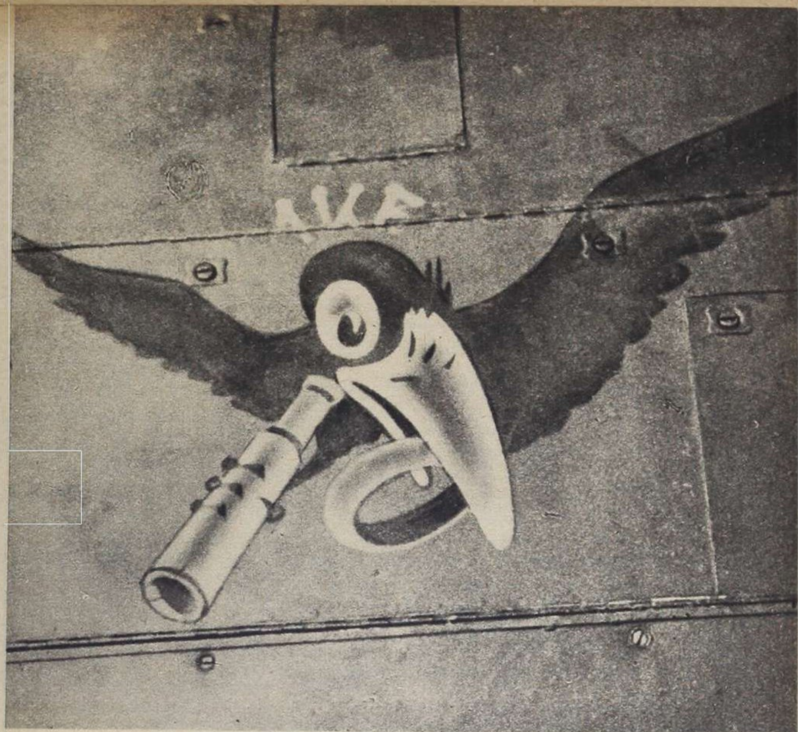
Végre elérjük vonalainkat

A front fölött kell repülni. A nehezén, Isten segítségével, túljutottunk. Csak a fényszórók meg ne fogjanak, mert abból komoly baj lehet. Feljebb már nem tudunk jutni, sőt állandóan veszítünk magasságunkból. Kényelmetlen érzés. Ha még ötven métert veszítünk magasságunkból, kénytelenek leszünk itt valahol, az alattunk elterülő mocsarakban, leszállani. Hogy akkor mi lesz, azt csak a jó ég tudja. Az éjszaka hideg és a nappal még olyan messze van.

Már éppen hozzá akarok készülni a kényszerleszálláshoz, amikor a zöld fényben vezetőnk elégedetten mosolygó arcára esik tekintetem. »Sikerülni fog! — mondja. — Máris néhány méterrel magasabbra kerültünk« És ez most sokat, nem, — mindent jelent!... Rádiósunk lázasan dolgozik... Végre felcsillannak repülőterünk jelzőtüzei. Mi is kilőjük jelzőrakétáinkat. Még néhány másodperc és a hüséges »Anton Kurfürst« simán ereszkedik a sápadt fényben csillogó fagyos betonra. (n. f. f.)

Amikor

a magyar felderítőből éjszakai bombázó lesz a szovjet-arcvonalon



Izgalmas hadiriport egyik felderítőszázadunk éjszakai bombatámadásáról

Perwomaiskban volt a repülőterünk. Egy hete települt ide a század. A várostól mintegy tizennégy kilométerre feküdt a repülőtér. Egy a sok előkészített szovjet bázisok közül, amelyikről Európa szívébe akart betörni az ázsiai horda. A hatalmas terület — a leghosszabb irányban közel 2 kilométer hosszú volt, — egyik szélén félbehagyottan állt a nagy *betonkifutó*, amelyiknek elkészítésére már nem hagyott időt a német előretörés. Volt hely bőven számunkra és a velünk együtt levő vadászalakulat részére is.

Nagyszerű idő volt már napok óta. A kitűnő hangulaton nem rontott a temérdek légy, ami az itthagyott sok piszokkal együttjárt s amiktől sem enni, sem inni, sem pihenni nem tudtunk rendesen.

Már vacsora után voltunk s az esti eligazításra vártunk. Az egész napi készültség után nagyon jól esett volna a pihenés mindannyiónknak. Ennek a lehetőségeit beszélgettük éppen, amikor a távolabb levő rádiós-sátorból futva hozta a rádiós a parancsnokhoz a gyors hadtest repülő parancsnoknak akkor vett parancsát.

Éjszakai bombázásra kapnak parancsot a felderítők.

Az együtt levő tisztek előtt olvassa fel a századparancsnok a már megfejtett bevetési parancsot:

»*A gyorshadtest előnyomuló gépkocsizó dandárának támadása Suchoj Jelanez-től Dk.-re megakadt. Harcászatilag fontos pontok a nap folyamán háromszor cseréltek gazdát. Az ellenséges tüzérség csapatainkat állandóan tűz alatt tartja. A század azonnal induljon bombatámadásra és bombázza az Ingul völgyében levő ellenséges tüzelőállásokat és erődítéseket.*«

Pillanatok alatt lázas munka indul meg. A századparancsnokunk azonnal *riadóztatja* a századot, parancsot ad gépek bombával való feltöltésére, a motorok indítására és bemelegítésére. Kijelöli a bevetésre kerülő kilenc gép személyzetét. Ismerteti előttük a helyzetet és a feladatot. 19 óra 10 perc van és már kezd szürkülni. *Félóra mulva beáll a sötétség,* nagyon kell sietni, hogy az indulás és gyülekezés legalább ez előtt megtörténhessék.

A motorok egymásután indulnak, zúgásukkal betöltik a repülőteret, a személyzet a végrehajtást beszéli meg. Indulás egyenként, gyülekezés a repülőtér körül gyűrűben, azután rajokkal ék. A cél kb. 120 kilométerre van, fő tájékozódási vonal a *Bug*. Jelzéseket a vezérgép megfigyelője villanylámpával ad. A bevetés szokásos izgalmát fokozza az, hogy a támadás sötétségben történik. Felderítő századunk feladatkörébe nem tartozik bele az éjszakai bombázás. A gépek nem erre készültek, a személyzet erre nincs kiképezve, sőt legtöbbjük még éjszaka soha nem repült. Mindenki izgalommal tekint a szokatlan feladat elé.

A vezérgép 19 óra 30 perckor emelkedik el, utána a század többi gépei. *A kipufogó-láng már egészen jól látszik*, amikor indulunk. Tizenöt perc mulva együtt van a kötelék az előírt alakzatban a repülőtér fölött és irányt vesz délkeletnek.

Messze elől a tüzérségi párbaj tűzijátéka.

400 méter a repülési magasság s erősen sötétedik. Annyira, hogy *Wostnesensk* fölött már ki kell lőni az ismertető rakétákat, hogy a saját légvédelmi tüzérség tüzet ne nyisson. Egyetlen jó tájékozódási támpont a Bug fémesen csillogó széles csíkja. *Messze elölről látszik a tüzérségi párbaj tűzijátéka.* Ott a cél. A tulsó oldalon sorba felvillanó torkolattüzek jelzik az ellenséget. Az *Ingul* völgyét egy sötétebb sáv mutatja, amikor délkeletről ráfordulunk az ellenség vonalára. A távközöket tágítani kell a várható ellenséges tűz miatt. A század szélesebb alakzatot vesz fel.

Éjszakai bombázás.

Lent egyszerre megszünnek a villanások mindkét oldalon s röviddel rá *a vezérgép rakéta kilövésével jelzi a támadás megkezdését.* A gépek már 400 méter alatt járnak s a megfigyelők egymásután oldják a bombákat. Hullanak a sorozatok. Rendkívül nehéz a célok megkeresése. Alig-alig lehet valamit látni. A hirtelen megindult elhárítás torkolattüzei adnak támpontokat s az elöl haladó gépek bombáinak becsapódásaikor világítódik meg egy-egy pillanatra az ellenséges védőállás. *A becsapódások sűrűn követik egymást.* Minden megfigyelő maga keresi meg a célt, s mikor a bombákat kioldotta, a pilóta géppuskája seper végig. *A foszforcsíkok sűrűen pásztázzák a sötétséget.* Szerencsére csak a csapatvédelem működik s ez pedig nem sok kárt tesz. A veszedelmesen lövő orosz gépágyúk ez egyszer nem lépnek működésbe. Ezzel is kevesebb a gépsérülés s az ezzel együttjáró ellenséges területen majdnem biztos halált jelentő kényszerleszállás veszélye.

Az ellenséges állásokat túlhaladva nyugatnak kanyarodik a kötelék és a saját csapatok vonala mögött húznak a gépek *Novaja Odessa* fölé. Ez a gyülekező hely. A vezérgép beérkezése után kigyujtja a helyzet-lámpáit s a megfigyelő villanylámpával ad jelzéseket a sorban beérkező gépeknek. Jóleső és megnyugtató érzés látni, amint egymásután jelennek meg helyeiken a gépeket jelző kipufogó-lángok. *Megvan mind a kilenc gép.* Hála Istennek, a támadás veszteség nélkül sikerült. Most már irány hazafelé!

Utközben gyakran kell adni az ismertető fényjeleket, hogy ellenségnek ne nézzen a saját légvédelem. Mire *Perwomaiskot* elérjük, már látni lehet a repülőterünkön kilőtt világítórakétákat. Közelebb érve, élesen kiütközik a sötétségből a leszállómező megvilágított sávja.

Első éjszakai leszállás reflektorfény mellett.

Itthon vagyunk, minden rendben. Csak még a leszállás. Csak ezzel ne legyen még baj. *A legtöbb pilóta most próbálja ki első éjszakai leszállását.* Ráadásul még a fényszóró is komiszkodik. Hol elhalványul, hol megerősödik a fénye. A lentlevők izgatottan várják az első leszálló gépet. A fényszóró éppen teljes fénnyel dolgozik, a pilóta mintaszerű három pont leszállással teszi le

a gépet. A következőknél nem mindig így van. Az egyiknél éppen lebegés közben szűnik meg teljesen a világítás s mikor ismét kigyullad, lehet látni, hogy *ez a gép is simán gurul a földön.* Megkönnyebbüléssel lélegzik fel mindenki, amikor végre az egész század szerencsésen földet ér. Hála Istennek, itthon van baj nélkül mind a kilenc gép. Az utolsó 21 óra 40 perckor ért földet.

A szorongás diadalmas örömmé változik. *Ujjongva ölelgetik egymást a visszatértek és az itthon levők.* Ott van gratulálni a vadászok tisztikara is. Nekik pár napja volt igen sikeres napjuk, *hét gépet lőttek le* és most őszinte lelkesedéssel örülnek felderítő bajtársaik sikerének. Forró feketekávé mellett beszélik meg az elvégzett feladatot. Várakozáson felül ment minden. Az ellenség fölött és itthon is, mert itthon is volt tennivaló elég, hiszen a repülőtér világítóberendezés előkészítésére nagyon kevés idő állott rendelkezésre.

»Bombatámadás sikerült!...«

Esti eligazításra jön össze a hajózó személyzet, amikor ismét rádiógramm érkezik a repülőparancsnokságtól: *»Bombatámadás sikerült. Saját csapatok az előnyomulást folytatják. Bombatámadásért köszönetemet és elismerésemet fejezem ki.«* Később a gyorshadtest napiparancsban is megjelenik a dicséret bővebb szövegezéssel.

*

A század együtt és egyes gépenként sokszor végzett nehéz feladatokat. Erős ellenséges elhárító tűzben, rossz időjárási viszonyok mellett, mélyen bent az ellenséges terület felett. *Ez a feladat azonban más volt, mint amazok.* Akkor azt kellett elvégezni, amire kiképzésünk és gépanyagunk képesített. *Most azonban ezen felül kellett teljesítenünk.*

Valamennyiünket jóleső érzéssel töltött el, hogy *sikerült.*

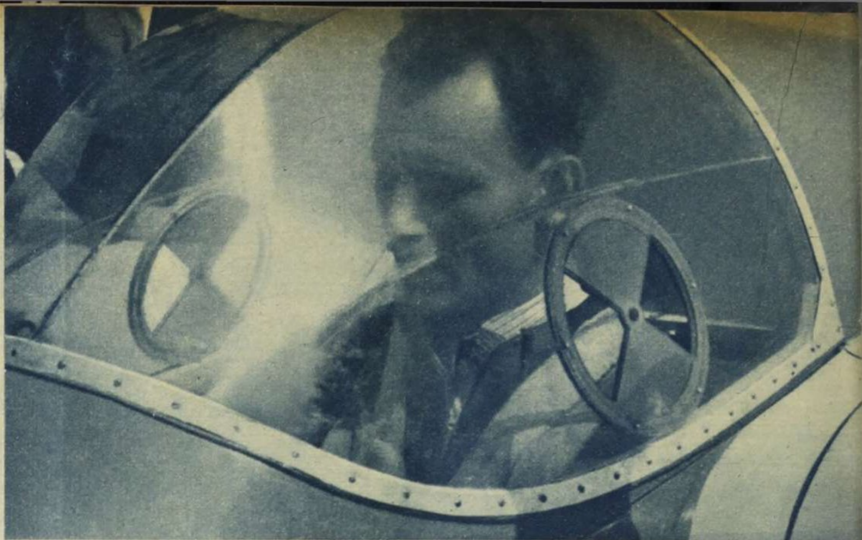
Kósa Gyula főhadnagy.



A Marat szovjet csotahajót egy német zuhanóbombázó telibe találta. A találat az előárboc tövében érte a hajót és kidöntötte azt, egyben súlyosan megrongálta az első, három 30.5 cm-es ágyúval felszerelt lövegtornyot. A Marat a Balti-tengeri szovjet flotta egyik zászlóshajója volt, 23.606 tonnás, 23 csomó sebességű, fegyverzete 12 darab 30.5 cm-es ágyú. 1911-ben épült.

UJ VITORLÁZÓ REKORD

Király főhadnagy indul



Éppen hét évvel ezelőtt, 1934 októberében hatalmas meglepetés érte a magyar sportrepülő társadalmat. Rotter Lajos, az élrepülők legjobbjának impozáns teljesítménye keltett osztatlan örömöt, mikor magaszerkesztette Karakánján a kora délelőtti órákban indulva, kedvező északkeleti szél felhasználásával egész napon s a rákövetkező éjszakán át repült s másnap délelőtt 10 óra körül szállt le a Drasche-téglagyár melleti tarlón, miután 24 óra 16 perccel világviszonylatban is harmadik helyen álló kitűnő időcsúcsot állított fel.

Teljesítménye érthető lendületet adott a hazai sportrepülésnek. Ez időtől fogva minden C-vizsgás vitorlázó álma az időtartam megjavítása volt, de a kirepült 5 órák elteltével, vajmi erősen lelohadt felbuzdulás mutatta a fennálló nehézségeket. Megszületett ugyan néhány 8—10 óra körüli időtartam-eredmény, de Rotter 24 órája olyan komoly teljesítménynek mutatkozott, amelyet csak egészen kedvező körülmények s a Rotteréhez hasonló fizikum teremthetnek meg.

Hét évig állt a »csúcs« ostrom alatt, míg ez évben végre méltó próbát kellett a megdönthetetlennek vélt teljesítménynek kiállania. Király István főhadnagy, a Move repülőgárdájának korban már nem kezdő, de repülőként fiatal tagja, számtalan atlétikai bajnokság győztese, kiváló sífutónk, különleges fizikumában bízva, előbb csak tapogatózón, majd mind elszántabban indult ostromra, hogy az eddigi csúcseredményt a multnak adja át.

Ez év során 13 ízben tett előző kísérletet. Több mint 100 órát tesz ki időtartamrepüléseinek összideje, de a balszerencse, a teljesítmény felállításához szükséges kitartó szél leállásának réme, egyszer sem engedte a Parnasszusra jutni. Első 7 órás időtartamrepülését 11 óra, majd 9 és fél, 8 és háromnegyed, 15, 7 és fél, 11 s végül 20 óra 20 perces repülések követték. Ezek közül négy repülését éjszakában hajtotta végre, — hiába. A kezdetben jó, sőt időnként viharos szelek ellanyhultak, mielőtt Király a Rotter-féle eredményt beállíthatta volna s a minden alkalommal megmozgatott készültséggel járó kiadások és néha jelentősebb anyagi áldozatok ellenére is, félsikerrel kellett beérnie.

De Király nem csüggedt. Ő már tudta, hogy csak idő kérdése és eléri célját. A sok kísérlet nagyszerű edzésül szolgált s alaposan megismerte az Olympia Meise-t, amellyel hovatovább úgy öszszeszokott, hogy már alva is elvezette volna.

November elején változó irányú, de tartós szelek köszöntöttek be. Budaörsön megmozdult a Move fiatal gárdája, — az északnyugati az ő szelük volt. Méray Horváth Róbert ostroma sikerrel járt, a Move műhelyében épült és az Aero Ever által befejezett Rhönadlerjével néhány perc híján, 27 órát töltött a levegőben s ezzel 7 esztendő után, végre sikerült Rotter eredményét túlszárnyalnia.

Hogy Király nem sokáig nyugszik, várható volt. A szél északkeletire fordult, — a Meise ideje közeledett. Király az időt leste s nem hagyta élni Tóth Gézát, akinek ezekben a napokban ismét döntő szava volt. A szél nekigyürközött ugyan időnként, de estére mindig leállt.

Tizenharmadika a repülők kabalás dátuma — ezúttal is végre szerencsét hozott. Erőteljes oroszországi hidegbetörés mozgatta meg atmoszféránkat, mely észak-északkeleti légáramlásban gördült lassan előre. Kora reggel már vitorlázó erősséggel cibálta a Hármashatárhegy szélzsákját s Király főhadnagy sietett a hegyre, ahonnan először is Tóth Géza meteorologust hívta fel. A jóslat kedvező, a kísérlet sikerrel kecsegtet.

Az »előkészületek« gyorsan folynak. »Pityu néni«, a pilótaotthonbeli lakók prózai kívánalmainak hűséges sáfárja sietve teát főz, vajaskenyeret készít, néhány kocka cukrot, citromot, egy literes üvegben feketekávét, néhány darab kekszet mellékel s máris kész a — nota bene 2 napra szánt elemózsia. A hegyen csak kevesen vannak, de mindent pótol a lelkes segítő készség. Noszvai István, az Otthon derék totumfaktuma, az ifjabbik Hefty, Blahunka László, a hármashatárhegyi turistaház szolgálatkész vezetője, a hegyen dolgozó munkáscsoport munkavezetője és derék alkalmazottjai segítségével, csakhamar starton áll Király »sarzsigépe«, s a Meise pontban 12 órakor levegőbe szökken.

A szél 10—12 méter másodperc sebességgel fúj s a Meise néhány percen belül 200 méteren jár a csúcs felett. Király öltözéke vajmi sok kívánnivalót hagy hátra. Meleg, puha és laza gyapjú öltözék helyett, feszes bricsessz feszül térdein s lábszárait csizma szorongatja. Ujjatlan pullovere felett csak bőrmellényt visel, amelyre az utolsó pillanatban adta bőrkabátját a telep asztalosa. Ilyen lovaglásra való felszereléssel indulni neki az éjszaka várható hidegnek — vakmerőség. Király bízik a termoszban gőzölgő teában és minden fáradalmat kiálló, kipróbált fizikumában.

Az első órák vegyes érzelmek között telnek. Heves széllökések dobálják a Meise-t s ezek egész napon át sem szűnnek meg. Király nem panaszkodhat unalomra, mert mind a két keze tele van a nyugtalan léghullámok csillapításával. Hogy egy kissé elterelődjék figyelme, hosszan repked a Hármashatárhegy vonulatában, az indulási helytől a Guggerhegy végéig járja a lejtőket s be-bemerészkedik Óbuda fölé is. Az időjárás különben kedvező, a magas felhőzet alatt húzó kumulonimbuszok ugyan »meg-



A gép a levegőbe lendül



A felhők között



Egyik rekordkisérlet alkalmával

ugatják« a gépet, de az időnként felszakadó felhőkárpit szegélyén megpillantja a Mátrát, a Kékest s délfelé a Csepel északi csúcsát is.

Félhat felé lassan elszürkül a látóhatár, közelg az est. A főváros környékén apró fények gyulnak ki, majd lassan továbbkígyózik a számtalan vonal, s a felcsillanó fények miriádjából fekete szőnyegként sötétlik fel a Duna. Szélein megcsillannak a partok fénynyalábjai s szakadozott fényvonalakban nyulnak át a vizen a hidak lámpasorai. De kigyulnak a hegyek világító szemei, a fordulók fényjelzései is. Pityu bá' a Move gárdáját mozgósította. Laicha és Sulinszky oktatók a leszállóhelyen őrködnek s adnak autójuk reflektorával időnként jelzéseket. A hegyen fényárban úszik a vendéglő és a pilótaotthon, sőt a Virágosnyereg turista háza is kivilágítva tartja ablakait. A cserkészhangár előtt izzófénylámpa ég, a fordulóhelynek kijelölt ponton kokszkályha parazsa kelti a meleg illuzióját. De szükség is van rá, mert a jeges keleti szél valósággal megdermeszti az őrködőket. És Király odafenn mozdulatlanul kénytelen ülni és türni a szél erejével egyre fokozódó dermesztő hideget.

Idelent pedig, a készülő rekorddöntésre lassan felfigyel az egész ország. Raczkó Lajos, a Magyar Szárnyak munkatársa elemében van. Sorozatosan adja az Otthonból telefontudósításait és elégíti ki a nagyközönség osztatlan kíváncsiságát. A rádió minden bemondását a Hármashatárhegy nagy eseményével kezdi és ismerteti a repülés állását. Kalauzok hívják fel utasaik figyelmét a nagy eseményre s a végállomásnál csoportokba verődött tömeg kémlel a sötét égbolt felé s minden villanásra Király fényjelzéseit véli megpillantani. Az otthon élete, a szokatlan órák ellenére, mind élénkebbé válik, egymásután gördülnek fel az autók s hozzák a repülés lelkes barátait. Ember Sándor, a Maesz. elnöke szinte óránként tájékoztatja magát a repülés állásáról. A telefon szünet nélkül cseng. Rotter kér felvilágosítást s biztosítja a hegyen lévőket együttérzéséről.

Az őrtüzeknél és fényjelzőknél Villányi, Quint cserkészoktatók, Polgár László és a megható repülés rajongásukról ismert Meiszner-házaspár állják a kegyetlen hideget. A magasban pedig Király küzd a mutatkozó fáradtság ellen. Tíz óra felé erőt vesz rajta a kimerültség, hiszen előző éjszakáján is alig 5 órát aludt s most már 10 órája birkózik a meg nem szűnő nyugtalan áramlatokkal. Időnként kinyitja a papírszalagokkal légmentesen lezárt ülésburkolat kis ablakát, kidugja csuklóját, amelyet a jegesen áramló szél pillanatok alatt szinte megfagyaszt. Ez percekre felélénkíti, de azért arcát is odatartja az ablakhoz, míg a hasogató fájdalom el nem vonja a kábultságtól figyelmét.

Fáradtsága egynegyed órával később megszűnik. A feszes nadrágban elgémberedett lábszárai lassan nem is érzik többé a hideget, úgy gubbaszt, mint a veréb a fán, vállait behuzva, meggörnyedten, sajgó lapockákkal, mert egyre jobban kénytelen nyomni a Meise-t, hogy a felerösödött szélben mostmár 6—800 méterre feltornászott gépet a felhőtakaró alatt tudja tartani. Egyszerre aztán megbolondul a variometer... 3 és félméter süllyedést mutat s a Meise ijesztően veszít magasságából. Kellemetlen érzés! Pillanatok alatt elképzeli a leszállás lehetőségeit s kutatja a leszállóhely fényforrásait. De a repülők jó szelleme nem engedi elbukni, — 100 méteren a gerinc felett megáll a süllyedés s a Meise lassan megint felfelé kapaszkodik. Király a magával vitt zseblámpájával ad jelzéseket, de alant az őrködő gépkocsi akkumulátora kimerült s már csak egészen halvány fény mutatja, hogy a bajtársak helyükön vannak.

Éjfél körül könnyű kis izgalom fut át a pilóta bensőjén. A Meise váratlanul erős emelkedésbe kezd és állandósult másfél méteres variometerállással kapaszkodik a hegyek fölé. A megközelítőleg 1000 méter magasságban lebegő felhők lassan alásüllyednek és felettük megjelennek a csillagok. S a Meise meg mindig emelkedik. — Mi ez? csak nem párosul az időtartam-magassági rekorddal?... De nem, — a magasság 1300 után állandósul. Király most elhagyja a hegyeket s lassú, nagy ívekben »sétál« a főváros felett. A Margitsziget déli csücskén lebeg, szinte egyhelyben állva az erős szélben, aztán elhúz a Nagykörút széles karéja felett s a még mindig teljes fényben tündöklő Andrássy-utat keresztezi. — Milyen tündéri lehet ez a látvány, ha az elsötétítési rendelkezések nem tompítják le a lámpák fényét s a neonok színpompája kaleidoszkópszerűen villan fel a melyből... A csillogó panorámát időnként eltakarják a kósza felhők s a levegő vándorának lelkét egyszerre megkapja a magány borongós és itt mégis oly fenséges hangulata. Dermesztő hideg és dermesztő csend... csak a félig nyitott ablak résén dudál a szél. Gondolatok, érzések kergetik egymást. Odalent emberek vannak jól fűtött szobában, jó meleg ágyban, — ő itt, ezerméteres magasságban küszködik a hideg okozta bénulás és merev helybenülés zsibbadása ellen. De eredmények nem születnek kényelem jegyében s nagy dolgok nagy áldozatot kívánnak.

Ohó — hová tűnt egyszerre a város! A felhők összezárultak s eltüntették az utolsó tájékozódási lehetőséget is. A szárnyak éle fehéren csillan a csillagok fényében, zuzmara rakódik le az ülésborítás peremén, — jegesedés! Gyorsan ki ebből a bizonytalanságból. Előrenyomja a magassági kormányt, a Meise felsír s 120 kilométerrel hasít a felhők foszlányaiba. Még mindig nem elég. Kinyilnak a féklapok s a nagy sárga madár sziszegve merül a fellegek közé. A város hatalmas hőlégburka még egyre emelné a gépet, — Király nagy megadással nyomja egyre lejjebb, míg a nagy sötétségből egyszerre felcsillannak megint a most már tompított fények s egy kis kutatás után sikerül felfedeznie a Gukler Károly-úttal párhuzamos útvonal halvány lámpasorát, amely megint megmutatja, meddig szabad a lejtő pásztjában előrejönnie.

Nehezen mulik az éjszaka, — várja a hajnalt. Lassan hét óra lesz s még mindig nem látni alant a gyárkéményeket. Végre dereng s 900 méter magasból ködlik fel a mélyből meredő kémények sora. Most leereszkedik a hangárok fölé s azzal szórakozik, hogy megnézi, mit csinálnak alant bajtársai. A pilótaotthon kéményéből kanyargó füst eszébe juttatja, hogy nincs reggelije. Teáját még az éj folyamán megitta, feketekávéja az üvegbe fagyott s most olyan jól esne egy rumos forró tea... utána egy jó cigaretta, kényelmesen kinyujtózva otthoni karosszékében... Gyorsan elhessegeti a kísértő gondolatokat s hogy jobban muljék az idő, megint kisétál a lejtők elé.

Kilenc óra után egyszerre felélénkül. Ismerős búgás moraja szűrődik be az ablakon s nagy körívben a műegyetemiek olajszürke M. 19-ese oldalog feléje. A Rubik-gép megjelenése melegséggel tölti meg lelkét, — hálásan integet a bajtársak felé. A motoros most mind közelebb jön hozzá, — ablakán át fényképezőgép nyulik ki, — őt fotografálják. Az M. 19. már alig 8—10 méterre suhan el mellette, felismeri a kitűnő Bollmann Béla vörösszőke fejét. Még néhány remek felszöktetés, élen vett forduló, aztán búcsúra lendülnek a karok s az M. 19. eltűnik a mélyben.

Két órával később a kétüléses Goeviert figyeli Király a magasból s örömmel látja, hogy hozzá igyekszik. Mulnak a negyedórák, de a Török Dönci által vezetett nagy gép nem tudja a Meise magasságát elérni. Király igyekszik le hozzájuk s 100 méterre megközelíti, de üzenetet nem tudnak váltani, Tóth Géza hangja elvész a szél zúgásában. Azért Király örül a »látogatásnak«, — közel

„UTÁNPÓTLÁS“ A HEGYEN

(Dulovits Jenő felvételei)

másfél órára ismét feledtette a fáradtság és egyedüllét gondjait.

Egyik óra mulik a másik után, egyik városrészt látogatja a másik után. Hol a Gellérthegy sziklás meredélyét mustrálgatja, hol a Pálvölgyi cseppkőbarlang katlanán mászkáló turistákat figyeli. Az órára pillant s nagy nyugalom szállja meg, — még rövid idő s Méray barátjának eredményét sikerül beállítania. A többi is menni fog.

Ismét sötétedik. Kiváncsian várja, mikor gyulnak ki a jelzőtüzek. Nem tudhatja, hogy Ember Sándor a nap folyamán már intézkedett, hogy az éjszakai repülés megkönnyítésére szolgáló minden eszközt beszerezzenek. Fényszórók, színes jelzőlámpák, erős reflektorral felszerelt gépkocsik indulnak helyükre, hogy átvegyék a világrekordot igérő második éjszaka világításszolgálatát. Király csak azt látja, hogy megint homályba borul a város, hegyek és mélységek összefolynak s megint jön a küzdelem az éj magányával és dermesztő hidegével. Gémberedett tagjaival már nem olyan élénk, mint az első éjszakán s érzi, hogy mindennek tökéletesen kellene összmüködnie, hogy ezt az éjszakát is levegőben töltse. Lemegy indulási helye fölé s lekiált. Világítást sürget, de szavát lent nem lehet érteni.

Új magyar csúcseredményt állított már fel, — most a világcsúcsra kellene továbbrepülnie, de a még késlekedő világítás hiánya megzavarja. Leszállást határoz. A Duna felett leadja magasságát s máris ott suhan a gyárak kéményei között. Ebben a pillanatban autó reflektorfénye pásztázza át a terepet. Átsuhan rajta, kilebeg, meghúzza a szárnyfékek karját s a Meise könnyedén simul a visszahívó anyaföldhöz.

Huszonkilenc és háromnegyed óra — magyar csúcseredmény.

Bravó, Pista!

vitéz Hefty Frigyes

AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK TÉRHÓDÍTÁSA A LEVEGŐBEN

IRTA: GEHRTS ALEZREDES

(MN) A napokban járta be a világsajtót a hír, hogy a nyugatafrikai partok és az angol—egyiptomi Szudán között létesült légi utánpótlási vonal teljesen elkészült. Az új közlekedési útvonal az angol hatóságok és a »*Panamerican Airways* között létrejött egyezménynek köszönheti létét. Ez a hír az első pillanatban csak katonai jelentőségünek látszik, az azonban, aki az amerikai hatalmi törekvések útját figyelemmel kísérte, ebben az utánpótlási vonalban kénytelen egy órási terv egyik részletét felismerni. Ez az amerikai terv minden figyelmet megérdemel.

A háborúk sokszor döntő jelentőségű folyamatokat hoznak mozgásba. A világháború is számos területen olyan fejlődést indított meg, mely még máig sem zárult le. A világháború volt például a repülés ugrásszerű fejlődésének szálláscsinálója is. Az itt nyert technikai és repülői tapasztalatokat egyrészt a *nemzeti légiforgalom* megszervezésében kamatoztatták, másrészt a légihaderő további fejlesztésében hasznosították. A jelenlegi háborúban Amerika arra szeretné az alkalmat felhasználni, hogy légihadereje számára *a világ minden részében* támaszpontokat szerezzen; ezek a támaszpontok az amerikai hódítás ugródeszkái mind katonai szempontból, mind pedig a kifejlődőben lévő világforgalom szempontjából. Amerika egyetlen alkalmat sem mulaszt el, hogy légiközlekedési hálózatának hiányosságait befoltozza.

A nyugatafrikai partokra az első ugrást már 1939 juniusában megtette, amikor *Libéria* néger köztársasággal egyezményt kötött, melynek értelmében az amerikai repülőgépek jogot nyertek a libériai fővárosban való leszállásra. Az Egyesült Államok kezdetben azzal a nyilatkozattal álcázta ugyan igazi szándékait, hogy *egyelőre nem akar jogaival élni*, az egyezmény katonai céljait azonban az azóta bekövetkezett események félreérthetetlenül leleplezték.

A nyugatafrikai partoktól a *Zöldfoki*-szigetekig, az *Azórokig* és a *Kanári*-szigetekig már nincsen nagy ugrásra szükség. A *Pireneusi*-félsziget államainak gondjai atlanti-óceáni szigeteikért ebben az összefüggésben új megvilágítást nyernek. Ezek a szigetek mint katonai vagy polgári *légiforgalmi támaszpontok* egyaránt mindvégig meg fogják őrizni jelentőségüket.

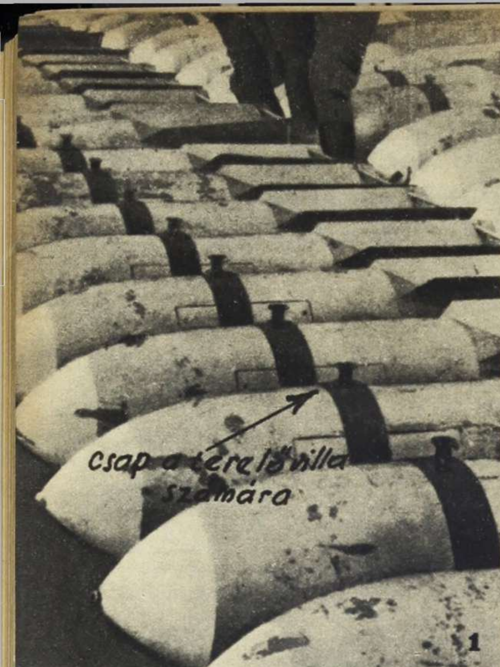
Mint ugródeszka, az afrikai kontinensre az Atlanti-óceán nyugati felében fekvő angol birtokok (Trinidad, Bahamaszigetek, St.-Lucia) láncolatának még nagyobb jelentőség jut. Kibérlésükkel az amerikai étvágy valóban kövér falatokra tett szert. Amerika fenyegetettségének ürügyével itt a légi stratégia lett a világot behálózó északamerikai légiforgalom előfutára. Az északamerikai tervek ma már Közép- és Dél-Afrikára is kiterjeszkednek. E tervek középpontjában a Belga-Kongó és a *Délafrikai Unió* áll. A cél *Nyugat-Afrikának* az északamerikai légiforgalom számára való elhódítása.

Az északamerikai légi terjeszkedési hajlandóság tervszerű következetességgel nyúl Dél-Amerika után is. A délamerikai légiforgalom a világháború után a legjobb német és francia pilóták *életét követelte áldozatul*. Dél-Amerikának a légiforgalom számára való megnyitása teljes egészében európai úttörő munka volt. A délamerikaiak nagyon is jól tudják, mit köszönhetnek ezen a téren is Európának: az »Aero-Lloyd« Bolíviában, a »Condor-Szindikátus« Brazíliában, a »Scadta« Kolumbiában, a »Sedta« Ekuádorban, az »Air France« és *az olasz vállalatok* mind az európai alkotóerőt dícsérik.

Ennek az európai úttörőmunkának gyümölcseit akarja most az Egyesült Államok megkaparintani. Az »Air France« natáli légi állomása a braziliai partok mentén nemrég ment át egy amerikai légiforgalmi társaság tulajdonába. Mivel a háború következtében Dél-Amerika és Európa között megszűnt a légiszolgálat, a zár alá vett vonalakat északamerikai társaságoknak adták bérbe, ezek pedig azon igyekeznek, hogy az európai tulajdonban lévő délamerikai légiforgalmi hálózatot véglegesen saját birtokukba vegyék, vagy legalább is pénzügyileg hozzák függőségbe. A következő lépés előreláthatólag a polgári repülőállomásoknak *katonai légitámaszpontokká* való átalakítása lesz. Itt az Egyesült Államok útja az előbbi fordítottja tehát: a légiforgalmon át a légi hadászat felé.

Hasonló tervszerűséggel az északamerikai hatalmi érdektérnek a csendes-óceáni térségben való előnyomulása is. Hawai-on és tőle délre egész sor kisebb szigeten ma *már amerikai légitámaszpontok vannak*. Délen a Fülöp-szigeteken és északon az Aleutákon további támaszpontok létesítésével lehet számolni. A világ közvéleményét nem lephetné meg, ha egy napon az ázsiai partokon is új amerikai támaszpontok tűnnének fel. A Csendes-óceánon ismét a légi haditervén keresztül vezet az amerikai terjeszkedés útja. Ám ami ma harcászati célokat szolgál, holnap már a polgári légiforgalom szolgálatában állhat. Az eddigiek alapján senki sem találhatja már feltűnőnek, hogy *egyes északamerikai folyóiratok* a francia déltengeri szigeteket és a holland Celebest is belevonták tervezgetéseikbe.

Az északamerikai katonai és gazdasági törekvés már elindult hódítóútjára, hogy mint óriási pók az egész földkerekséget behálózza légivonalaival. Minden lépés Észak-Amerikának a háromhatalmi egyezmény tagállamai részéről jövő fenyegetésére hivatkozva történik és *a washingtoni étvágynak* Anglia dobja a legjobb falatokat.



1



2



ZUHANÓBOMBÁZÁS

A légiháború a légköri viszonyoktól már majdnem függetlenül, állandóan és egyenletesen folytatódhat hónapokon, sőt, ma már látjuk, éveken keresztül is.

A légierő a gyorsaság és a meglepetés fegyverneme, amely feladatainak végrehajtásában a legmesszebbmenőleg alkalmazkodni tud a különböző körülményekhez és a magában rejlő erőt a legváratlanabb formában és időpontban tudja érvényesíteni.

A légierők által elért eredményeket a zuhanóbombázó repülők nagymértékben gyarapították és megjelenésükkel a légiháború új korszakát nyitották meg.

A zuhanóbombázást először az amerikai tengerészrepülők alkalmazták körülbelül 10—15 évvel ezelőtt, amikor a hajók ellen hajtottak végre zuhanóbombatámadást. A zuhanóbombázás első harci felhasználhatóságát az elmúlt spanyol háborúban próbálták ki, ahol a német Henschel 123. típusú, kétfedelű, egyszemélyes zuhanóbombázó repülőgépek már 4 drb 50 kg-os bombát vetettek zuhanásból. Később Lengyelországban megjelentek a német Stukák és azóta naponta értesülünk a hadijelentésekből eme félelmetessé vált bombázási eljárás kiváló eredményeiről, melynek titka az alaposan kiképzett személyzet és az elsőrendűen megszerkesztett és kivitelezett gép.

A zuhanóbombázás elsőrendű célpontjai azok a kisebb méretű, de önmagukban jelentős ellenállást vagy fontos utánpótlást jelentő katonai célpontok, amelyek leküzdése a földi tüzérséggel vagy a nagyobb magasságban dolgozó, vízszintesen bombázó repülőerőkkel már nem, vagy csak részben küzdhetők le. Ilyen katonai célpontok például: hadihajók, hidak, harckocsik, betónerődök, üzemanyagtelepek, kikötők, pályaudvarok, ipartelepek, repülőterek, katonai gyülekezőhelyek, stb., amelyek megsemmisítésére a legalkalmasabbnak bizonyult a gyorsan és eredményesen jó hatásfokkal dolgozó zuhanóbombázó harci erő, melynek harceljárása a vízszintes bombázáshoz hasonló, azzal a különbséggel, hogy kisebb mennyiségű bombát a cél feletti zuhanórepüléssel — ezáltal pontosabb célzási lehetőséggel — vet a célra.

A zuhanóbombázó repülőgépek rendszerint egy- vagy kétszemélyes fordulékony, zuhanórepülésre szerkesztett harci gépek, amelyek egy vagy kétmótoros kivitelben 250—2000 kg bombát tudnak magukkal vinni. Sebességük utazórepülésben 320—450 km/óra, zuhanórepülésben 450—620 km/óra, hatótávolságuk pedig 500—2000 km között mozog. Önmagukat védeni is képesek a forgathatóan és mereven beépített géppuskák (2—5 drb) segítségével és alacsonytámadás végrehajtására alkalmasak.

A zuhanóbombázó repülőgépeket jellemző különös szerkezeti alkatrészek: *a zuhanófék, a terelővilla, a külső bombafelfüggesztő szerkezet* és a zuhanásbóli felvételt elősegítő, a bombakioldással összhangba hozott, *önműködő felvevő berendezés.*

A zuhanóbombázásra alkalmazott nagyobb súlyú (250—500 kg) bombák palástján — mely bombák rendszerint a törzs alatt vannak felfüggesztve — két csappal ellátott gyűrű látható (1. ábra), mely a vízszintes bombázáshoz alkalmazott bomba testére van erősítve.

A bombákat külön erre a célra szerkesztett, olajhidraulikával működtetett bombaemelő és kerekekkel ellátott szállítókocsira helyezik (2. ábra), melynek segítségével minden különösebb megerőltetés nélkül 3—4 személy szállítja a bombákat a tárolási helyről a repülőgépig.

A repülőgéphez szállított bombát egy kar mozgatása által az olajhidraulikus emelőszerkezet a kívánt magasságba emeli és a szállítókocsi helyes beállításával a bomba pillanatok alatt a bombafelfüggesztő szerkezethez helyezhető (3. ábra).

A bomba-terelővilla nyílását beillesztik a bomba palástján lévő csapokba (4. ábra), majd a bombát felszerelik a felfüggesztő szerkezetbe.

Zuhanóbombázó repülőgépeknél a bombák rendszerint a gépen kívül a gép törzse, szárnyai alatt vannak elhelyezve (5. ábra). A bombák hossztengelye párhuzamos a repülőgép hossztengelyével.

Egymótoros zuhanóbombázó repülőgép törzse alá szerelt bomba kioldás utáni terelésére szolgál a terelővilla, mely a kioldott bombát egy íven, a légcsavarkörön kívül irányítja a célra. Terelővilla nélkül a törzs alatt lévő bomba a kioldás után beleütközne a forgó légcsavarba, a mótorház alatti hűtőbe stb., mert hossztengelye közelebb fekszik a géphossztengelyéhez, mint a légcsavarkör külső átmérője. A szárny alatt felfüggesztett bombák részére terelővilla alkalmazása szükségtelen, mert azok esési irányában nincs semmi gátló alkatrész. A szárnyak alatti bombák rendszerint a kisebb súlyú bombák és egymás mellett 2—3—4-ével vannak elhelyezve.

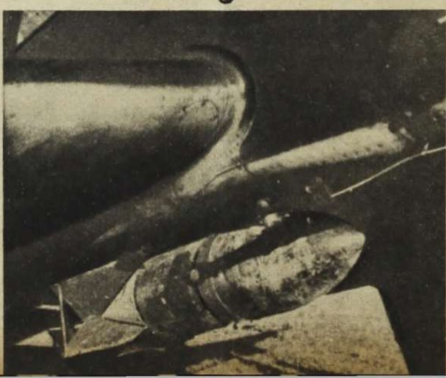
A repülőgépnek bevetésre való előkészítése alatt a gép személyzete (pilóta + rádiólövész) áttanulmányozza, megbeszéli a harci feladatot, majd utána beszáll a gépbe és elindul az ellenséges célpont felé.

A bevetés alatt a pilóta a célhoz vezeti a gépet, miközben a rádiólövész figyeli a légteret és összeköttetést tart fenn a pilótával, a kiindulási alappal vagy a levegőben lévő többi géppel. A célhoz való repülés rendszerint nagy

4



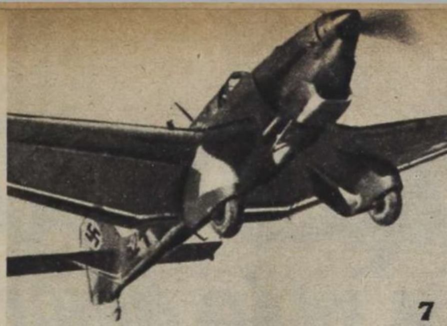
5



6







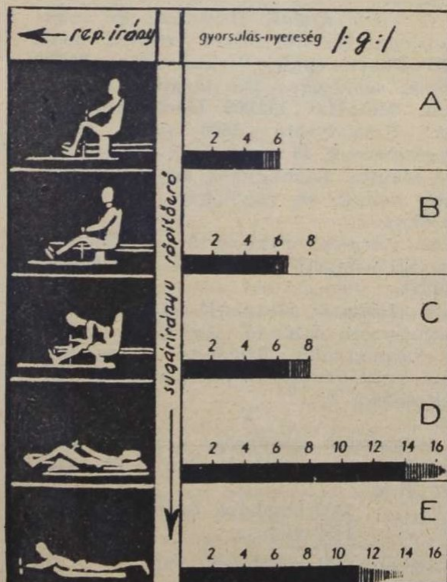


magasságban (3500—6000 m.) történik, lehetőleg felhők felett az ellenséges légelhárítás elkerülése végett.

A cél közelében a zuhanóbombázógép pilótája pontosan rárepül a célra, kiengedi a zuhanóféket és elvégzi a szükséges előkészületeket a támadásra. Ha a pilóta nagy magasságban közelítette meg a célt, úgy először légvédelmi mozdulatokkal lezuhan kb. 2500 m. magasságig és itt a széliránynak megfelelően (bombavetés széllel szemben) kis sebességből zuhanásba nyomja, ejti vagy fordítja a gépet és egyúttal bekapcsolja a nagy erkölcsi hatást eredményező szirénát is. A zuhanóbombázó repülőgép pilótája, a zuhanás alatt pontosan rávezeti gépét a célra (8. ábra), zuhanásban céloz és 1000—1500 méteres zuhanás után aránylag kis magasságban (a legkisebb magasság kb. 400 m.) oldja ki bombáit (9. ábra). A zuhanási szög 60—90 fok.

Zuhanás alatt a gép sebessége — a kiengedett zuhanófék sebességcsökkentő hatásának ellenére — felgyorsul kb. 450—620 km/órára.

A bombakioldás pillanatában (9.



ábra) a kioldással összehangba hozott önműködő felvevő berendezés (a magassági kormány kiegyenlítés), megkezdi a gép zuhanó helyzetéből való felvételét, amit azután a pilóta a helyzetnek megfelelően a fellépő magas élettani igénybevételek mellett folytat.

A felvétel *íven* történik, a keletkező erők közül (sugárirányú középretartóerő, sugárirányú röpítőerő, nehézségi gyorsulás) a pilótára nézve a legnagyobb veszélyt a fellépő gyorsulás ($g = 9.81$) megsokszorozódása rejti magában, mert ez egy bizonyos értéken túl halált okozhat. A felvételnél keletkező gyorsulás legnagyobb megengedett értéke *6. g.*, amely azonban már a végső határon veszi igénybe az emberi testet.

A szabványos felvételi sugár 400—450 méter, melynél a sebességtől függően kb. 3·5—4·5 g. tartozik. Ez az érték is elsötétedést, öntudatzavarokat okozhat. A felvevő berendezés is úgy van szerkesztve, hogy a zuhanásbóli felvételnél a pilóta rendesen csak addig az értékig tudja meghúzni a magassági kormányt és ezen túl már csak egy ellenállás ellenében (rúgó) lehetséges a felvételi ív szűkítése. Szükség esetén a magassági kormány az ellenállás nagy erővel való legyőzése által továbbhúzható, de ez a művelet már a végső gyorsulási igénybevételt jelentheti.

A zuhanás alatti és a felvétel alkalmával fellépő igénybevételek miatt, zuhanóbombázó pilótának csak oly embertípus alkalmazható, aki testi berendezésénél fogva erre kockázat nélkül használható, vagyis aki az orvosi vizsgálatok után önmaga érzi és tapasztalja a fellépő igénybevételek tűrését, elviselését. Az elviselés tekintetében a »szoktatás« nagy szerepet játszik, mert az emberi szervezet bizonyos határokon belül ebben a tekintetben is alkalmazkodó.

A zuhanófékek általában a szárnyak alatt elhelyezett állítható rácsos fémfelületek, amelyeket vízszintes repülés alkalmával a repülés irányával párhuzamosan, zuhanórepülés esetén pedig a repülés irányára merőlegesen állítanak be és az általuk keletkező légfék ellenállása a repülőgép zuhanó-sebességét kb. 150 km/óra sebességgel csökkenti.

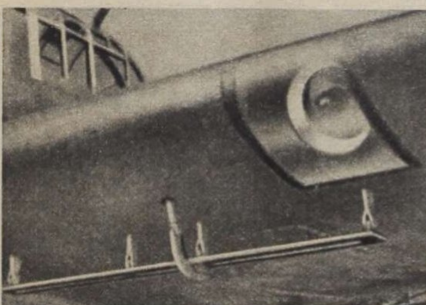
A zuhanófékek munkaterülete a zuhanásban határozott és azokat más repülő mozgások alatt használni nem lehet. (A zuhanófék nem fékszárny!) A zuhanófékek alkalmazása által a célzás pontosabban hajtható végre, mert a csökkentett zuhanósebesség kisebb felvételi sugarat enged meg és ezáltal a pilóta *közelebb mehet a célhoz.* A bombák kioldása alacsonyabb magasságban történik és esési pályájuk is jóval egyenesebb mint a magas (vízszintes) bombázás alkalmával kioldott bombák pályája. Mindezeknek következménye a nagyobb találati valószínűség és a nagyobb erkölcsi hatás.

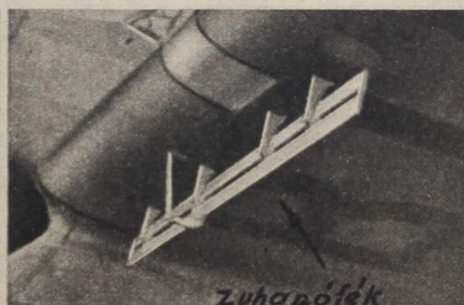
A cél megközelítésének határt szab az a legkisebb felvételi magasság, amely még biztosítja a repülőgép és a személyzet sértetlenségét a becsapódó bombák viszahatásától (bombaszilánk, légnyomás stb.). A legkisebb felvételi magasság — amelynél mélyebbre a repülőgép a zuhanásból való felvétel után már nem süllyedhet — kb. 400 méter, a bomba mérettől függ.

A repülőgép zuhanásbóli felvétele után a pilóta rendszerint éles, emelkedő fordulóval elrepül a céltól és vagy belehúz a felhőbe vagy a nap irányába repül, esetleg közvetlenül a föld felett alacsonyan hagyja el a megbombázott célt, figyelembe véve az ellenséges légelhárítást.

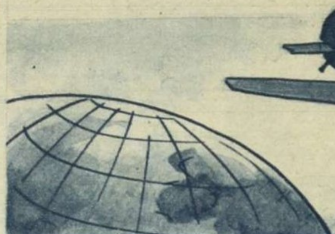
A zuhanóbombázás hatása nagyobb találati eredményben és nagy erkölcsi hatásban mutatkozik.

Zalán Ervin





11



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS.

Az argentínai repülőpuccs. Hírt adtunk a »Magyar Szárnyak«-ban arról, hogy *Zuloago Angelo tábornokot,* az argentínai légierők parancsnokát húsz repülőtiszttel együtt letartóztatták .

Az argentínai hírforrások a kényes ügyben meglehetős tartózkodást tanusítottak; egy és más mégis kiszivárgott a letartóztatás körülményeiről. A puccskísérlet, illetve a puccsra való előkészület akkor történt, amikor az argentínai hadügyminiszter Csilleben tárgyalásokat folytatott.

A mozgalom hátterében az argentínai repülőtisztek elégedetlensége állott a kormány arra irányuló politikájával szemben, hogy az Egyesült Államoknak egyre több beleszólást engedjen Argentina ügyeibe.

A letartóztatásokat a haditengerészet minisztere rendelte el és ugyancsak ő adott utasítást néhány fontosabb repülő támaszpontnak és kiképzési központnak a haditengerészet, illetve a földi csapatok által végrehajtott megszállására is. Erre a sorsra került a cordobai repülő központ, valamint a paranai és a bahia-blancai repülőtámaszpontok.

A letartóztatottak között szerepel a légierők parancsnokán kívül 20 repülőtiszt, köztük *Milina* és *Menedez* tábornokok, valamint *de la Colina* alezredes is.

•

Martini altábornagy, a német repülők híradó szolgálatának egyik vezetője a repülő híradócsapatok tábornokává lépett elő. (Ez a rendfokozat a repülőhíradó csapatoknál megfelel a gyalogsági tábornoki, vagy repülő tábornoki rendfokozatnak.)

•

Jebreton amerikai vezérőrnagy lett a Fülöp-szigeteken állomásozó légierők parancsnoka. Állítólag egy hadosztálynyi repülő alakulat őrködik az amerikai érdekek fölött a Filippinákon.

•

Hárman vannak a Cunninghamek, akik a Földközi-tenger vidékén a brit hadműveleteket irányítják. Az egyik *Cunningham* az egyiptomi szárazföldi hadsereg, a másik a Földközi-tengeri hajóhad, a harmadik pedig az afrikai légierők parancsnokságát viseli. Ezért az Afrikában folyó hadműveleteket a Cunninghamek csatájának is nevezik.

A repülő Cunningham nemcsak tehetséges repülő tiszt lehet, hanem gazdag fantáziával is felruházta a természet, mert azt állítja, hogy bombázó repülőgépei a milánói pályaudvart már romba döntötték, holott ebből semmi sem igaz.

•

Brett repülő tábornok, aki az Egyesült Államok repülő műszaki szolgálatának élén áll, repülőgépen Egyptomba érkezett. Utazásának egyik célja állítólag az, hogy az angol légierőknek gyakorlati tanácsokat adjon az amerikai repülőgépek alkalmazására.

Kairóból továbbrepül Keletre, majd visszatér a Földközi-tengerre és később megtekinti az Atlanti-óceán környékén folyó harcokat is.

•

Amerikai repülőgépek Thaiföldön. A Domei-iroda jelentése szerint az Egyesült Államok repülőgépekkel támogatják Thaiföldet.

•

Sir Hugh Dowding angol repülővezértábornagyot — amint jelentettük — az angol király nyugállományba helyezte. A nyugállományba helyezés csak formai okokból történhetett, mert azóta újból ténylegesítették és megbízták a brit légierők és légvédelem szolgálatával összefüggő intézmények és berendezések felülvizsgálatával.

Az 59 éves vezértábornagy 1936-tól 1941-ig a vadászrepülők és egyúttal Anglia légvédelmének parancsnoka volt, majd egy éven át az amerikai repülőgépátvételi bizottságnál működött.

•

Pettinson brit repülőaltábornagyot, aki a repülő-kiképzés élén állott, három tábornok-társával együtt — a Frankfurter Zeitung szerint — azért helyezték nyugállományba, mert a repülő-kiképzés terén felmutatott eredmények nem voltak kielégítőek.

•

Angol és amerikai repülőtiszt-cserére kötött megállapodást — a Frankfurter Zeitung szerint — a brit és az amerikai légierők parancsnoksága. Hat angol tiszt indult Amerikába a megállapodás értelmében.

•

Kanabe altábornagy, a japán vezérkar főnöke a sajtó képviselői előtt kijelentette, hogy az október folyamán tartott légvédelmi gyakorlatok jelentősége messze túlnőtt a szokásos gyakorlatok jelentőségén és egyúttal készültségi állapotot is jelent.

•

KATONAI REPÜLÉS.

Kitüntetések a légierőknél. A légierők parancsnoka a Kormányzó Úr Ő Főméltósága által reáruházott hatáskörben a Magyar Bronz Vitézségi Érmet adományozta a Szovjet elleni hadműveletek alkalmával az ellenség előtt tanúsított vitéz magatartásáért *Óvári-Oss József* t. hdp. őrmesternek, *dr. Pados Pál* póttart. karp. c. tizedesnek, *Budinszky Sándor* karp. honvédnek, *Imre István* ht. c. t. őrmesternek, továbbá *Vincze László, Braun Lőrinc, Pállfy Sándor, Romhelyi Zoltán* őrmesternek, *Dávid Vilmos, Éberhardt Mihály, Rusznák Ferenc, Bán Dezső, Jánosi István, Molnár Jenő, Mór Gyula, Dömény Imre, Vörös Béla, Gercsényi József, Mészáros Károly, Szántó Miklós, Tilger István, Deákfalvi Béla, Vida Gyula, Porkoláb Miklós, Dér Ferenc, Szukits Imre, Czifra József* szakaszvezetőnek, *Kövesdy István, Pannuska Gyula, Stuhl Béla, Kefei Ferenc* tizedesnek és *Roszkos József* honvédnek.

•

Kinevezések a légierőknél. A honvédelmi miniszter kinevezte honvéd műszaki gyakornokká a repülő szakmába való egyidejű áthelyezés mellett: *Malonyay Arturt, Gedeon Kálmánt, Enyedi Józsefet, Barócsy Józsefet, Ivánszky Sándort* és *Mohos Imrét.*

•

A Nemzetvédelmi Kereszttel tüntette ki a Kormányzó Úr Ő Főméltósága dr. vitéz *Fákla István* repülő-mérnök-századost.

•

Az »Ark Royal« megsemmisülése. *Reschke* német sorhajóhadnagy a brit haditengerészet legkorszerűbb repülőgépszállító hajóját: az »Ark Royal«-t (magyarul királyi bárkát, vagy, amint az angolok nevezték: »öreg bárkát«, november 13-án Gibraltártól keletre sikeres torpedótálalattal elsülyesztette.

Az »Ark Royal«-al együtt mintegy 60 darab repülőgép is a tenger fenekére került. Ugyanakkor súlyosan megsérült a *»Malaya«* brit csatahajó és az *»Argus«* nevü kisebb repülőgépszállító hajó is.

Az »Ark Royal« elvesztése az angol haditengerészetre súlyos csapást mért. 1935—38-ban épült. Vízkiszorítása 22.600 tonna, sebessége 30.7 tengeri mérföld volt. Motorjai 102.000 lóerőt képviseltek. Személyzete 1600 főből állott. Fegyverzetét 48 ágyú és 2 torpedóvető cső alkotta. Legnagyobb ágyúi 114 mmesek voltak. 60 repülőgép tartozott a hajóhoz.

Az *»Argus«* vízkiszoriása 14.450 tonna. Személyzete 400 fő. 20 repülőgépet szállít.

A *»Malaya«* csatahajó 31.100 tonnás. Személyzete 1120 fő. Ágyúinak száma 48. Legnagyobb űrméretü lövege 381 mm. Torpedóvető csöve 1, repülőgépeinek száma 1.

•

Az angolok vesztesége a nyugateurópai harcokban 1941 január 1-től október 31-ig.

1309 bombázó és
1192 vadász,

összesen: 2501 repülőgép volt.

Ezzel szemben ugyanezen idő alatt a németek 602 repülőgépet vesztettek.

A fenti veszteségek zöme a Csatorna fölött lezajlott úgynevezett non-stop támadáskor esett. Ezek a támadások 1941 június 22-e és okóber 31-e között angol részről 1590 repülőgépet, német részről pedig 228 repülőgépet követeltek áldozatul. Az angol vadászgép-veszteség ebből 820, míg a német vadászgép-veszteség 77 volt.

*

A Szovjet október 1-től november 8-ig összesen 2714 repülőgépet vesztett. 1293-at légi harcban lőttek le, 412-őt pedig a tüzérség semmisített meg. A többit a földön rombolták szét.

A németek a keleti arcvonalon ugyanezen idő alatt 183 repülőgépet vesztettek.

*

A Szovjet elleni légi háború első öt hónapjának mérlege: 15.872 szovjet-repülőgép megsemmisülése.

*

Eady brit vezérőrnagy a délafrikai katonai küldöttség tagja repülőgépével lezuhant és életét vesztette.

*

Huntziger tábornok, a *Pétain*-kormány hadügyminisztere repülőgépszerencsétlenség áldozata lett. Egy Potez 662.-típusú négymotoros repülőgépen Algírból Vichy felé repült, amikor a gépen jéglerakodás keletkezett. Emiatt viszafordult délfelé és eközben a francia középhegység déli lejtőjén Le Breau mellett lezuhant. A gép személyzete, köztük *Lefévre* pilóta, valamint a miniszter kísérete: *Labusquière* igazgató és *De Royere* parancsőrtiszt a miniszterrel együtt elégtek. Lehetséges, hogy a gép túlalacsonyra ereszkedett s eközben ütközött neki a hegynek.

Huntziger egyik legmeggyőződésesebb előharcosa volt a francia-német együttműködésnek.

*

LÉGIFORGALOM.

Gaston Durmont, az Air France főpilótáját a francia államfő magas kitüntetésben részesítette. *Durmont* nemcsak a légiforgalom terén szerzett érdemeket, hanem Afrika és Franciaország között a futárjáratok lebonyolítása terén is sikeresen működött közre.

*

Finnország és Svédország között helyreállt a rendszeres légiforgalom.

*

Teheráruſuvarozás az Atlanti-óceán fölött. A Pan American Airways (P. A. A.) sokáig egyeduralkodó volt az Atlanti-óceán légiforgalmának lebonyolításában. Ezalatt az idő alatt csak postaszállításra és személyforgalomra rendezkedett be. Európa felé hivatalos személyiségekkel, Amerika felé pedig emigránsokkal voltak tele a repülőgépek.

Amióta az óceánjáratok fenntartásában az angolok is részt vesznek, azóta a személyforgalom megcsappant, mert az angol hivatalos személyek rendesen angol gépeket használnak, az emigránsok pedig lassan elapadnak, amióta a nyugati félteke államai egyre jobban elzárkóznak a nem kívánatos európai idegenek beözönlése elől.

Ezzel magyarázható, hogy a P. A. A. ősz óta nemcsak személy- és postaszállítással, hanem teheráru fuvarozással is foglalkozik. Amíg a levélküldemények repülőpostai pótilletéke 5 gr-ként 0.70 svájci frankot tesz ki, addig a teherszállítmányok minden 450 gr-ja után 8 svájci frank pótilletéket kell fizetni. Emellett még azt is kikötötték, hogy a küldemények legkisebb súlya 1125 g.

Ezek szerint egy rúd szalámit körülbelül 25 pengőért visz át a repülőgép Európából az Újvilágba.

*

Afrika légiforgalmában az amerikai érdekek képviselete céljából megalakult a Pan American Airways Africa Ltd., amely egyrészt Afrika nyugati partjain, másrészt Szudán és Egyiptom irányában akarja megszervezni a légiforgalmat.

*

Fekete lista. A nyugati demokráciák fekete listát vezetnek azokról a cégekről, amelyek azzal gyanúsíthatók, hogy tengely számára dolgoznak, vagy velük legalább is benső érintkezést tartanak fenn. Ezt a fekete listát a légiforgalmi vállalatokra is kiterjesztették.

A Dél-Afrikában közlekedő légiforgalmi vállalatok közül eddig az olasz alapítású L. A. T. I., a brazíliai Condor-szindikátus s a francia Air France szerepelnek a fekete listán.

*

Versengés a délamerikai légiforgalomban. Az európai államok és Észak-Amerika légiforgalmi érdekeltségei már a háború előtt is kemény küzdelmet vívtak egymással Dél-Amerika légiforgalmi koncesszióinak megszerzése körül.

A háború kitörésekor az európai államok érdekeltségéhez tartozó vállalatok Dél-Amerikában 41.855 km hosszú vonalon bonyolították le légiforgalmat, míg ugyanakkor az amerikai P. A. A. Dél-Amerikában 29.730 km hosszú légihálózatnak volt a birtokában.

A háború a viszonyokat megváltoztatta és az amerikai nyomás számos vonalat a P. A. A. kezére játszott. Két évvel a háború kitörése után a P. A. A. 54.000 km hosszú hálózaton bonyolít le légiforgalmat a délamerikai államok területén, míg az európai államok hányada ugyanott leesett 29.770 km-re.

Az amerikai érdekek érvényesülését részint a politikai nyomás, részint a tőke-támogatás mozdította elő. Ugyanakkor azonban a nemzeti eszme is kezd egyre jobban erősödni a délamerikai államokban és az a törekvés kezd lábra kapni, hogy ne csak az európai, hanem az észak-amerikai érdekeltségek is szoríttassanak háttérbe a légiforgalmi koncesszióknál.

A délamerikai államok arra törekszenek, hogy a légiforgalmi vállalatokat a lehetőség szerint nacionalizálják és idegent csak a legszükségesebb mértékben alkalmazzanak.

A forgalmi személyzet egyrészét az Egyesült Államokba küldik kiképzés végett, hogy — amint csak lehet — teljesen függetlenítsék magukat az amerikai támogatástól. Legközelebb 300 délamerikai repülőgépvezetőt és 270 repülőgépszerelőt képeznek ki Észak-Amerikában a dél-amerikai légiforgalom számára.

*

A kanadai légiforgalom az államvasutak igazgatóságának felügyelete alatt áll.

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK.

A honvédelmi miniszter költségvetési beszédéből: **»A repülőgépgyártásban olyan hatalmas lépésekkel haladunk előre, ami minden kívánságunkat teljesíteni fogja...«**

*

Mekkora az amerikai repülőipar beépített területeinek kiterjedése? Roosevelt csúcs-terve az amerikai repülőipar fejlesztése terén az, hogy az Egyesült Államok repülőipara évente 50.000 repülőgépet állítson elő.

Ehhez — amerikai adatok szerint — 8,360.000 m² beépített gyárterület és 800.000 fő gyári alkalmazott szükséges. 1941 végén az alkalmazottak létszámát hozzávetőleg 300.000 főre becsülik. A beépített gyárterület nagysága az amerikai repülő kereskedelmi kamara hivatalos statisztikai adatai szerint 1941 július végén 3.525.000 m² volt. Ugyanakkor az építés alatt lévő gyárterület 1,490.000 m²-t tett ki. Ezek az építkezések 1942-ben fejeződnek be. Tehát 1942 folyamán a 8,360.000 m²-ből a legoptimistább becslés szerint is legfeljebb csak 5,000.000 m², azaz a szükségelt terület 60%-a lesz gyárépületekkel beépítve. Hol van még a többi 40%? És majd ha fel is épül egyszer a ma még hiányzó 40%, hol van még a munkagépek előállításához és a tervezett repülőgép tömegek legyártásához, berepüléséhez, átvételéhez, Európába szállításához és szolgálatba állításához szükséges idő?

*

Hurricane-k Kínában. Az egyik kanadai repülőgépgyár berendezkedett Hurricane-mintájú angol vadászrepülőgépek előállítására. Mire a tömeggyártásra sor került, a Hurricane-vadászok többé-kevésbé elavultak és elvesztették létjogosultságukat az európai hadszíntereken. Ezért a kanadai gyár most a kínaiak nyakába varrja az elavult mintájú angol vadászgépeket, ahol még hasznukat vehetik.

A kanadai repülőgépipar egyébként főkép gyakorló és iskola-repülőgépek előállítására rendezkedik be és azokat nemcsak a kanadai brit kiképző alakulatoknak, hanem az Egyesült Államokban működő angol pilótaiskoláknak is szállítja.

*

A svéd repülőipar megteremtésében az automobil-ipar is résztvesz annál is inkább, mert az automobil-ipar a háborús viszonyok folytán nagy mértékben pang. Az ily módon felszabadult munkagépek egy részét repülőmotorok előállítására fogják felhasználni. Négy nagyobb automobilgyár bekapcsolódásáról beszélnek.

*

Lanyha irányzat a »hadi gyerekek« arcvonalán. »Hadi gyerekek«-nek — *war babies*nek — nevezik Amerikában a hadiipari vállalatok részvényeit. Jóllehet régebben hatalmas tőzsdei spekulációk folytak ezekkel a papírokkal, az utóbbi időben az irányzat erősen ellanyhult arra a hírre, hogy a hadinyereségek osztalékát — angol mintára — Amerikában is 6%-ra akarják korlátozni.





AMIG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

IV.

A Sajtókamara repülőosztályának négy ujságírótagja mótoros repülést tanult a repülőalap kiképzőkereteinél. Az egyik repülő-ujságíró: László István, a MTI munkatársa így írja meg kiképzésének történetét.

Játék a felhőkkel.

Mótorom egyenletesen, megnyugtatóan búg. Felhőfátylak suhannak el mellettem. Titokzatos ökezek vakítóan fehér gomolyfelhőkkel hintették tele a nyári égboltot. Mint mélykék vízen a fehéren csillogó jégtáblák, úgy úsznak ezek a vattacsomók az égen. Olyan közel repülök hozzájuk, hogy kinyujtott kezemmel szinte elérem őket. Pajkos gyerek módjára hancurozom velük. Párméteres távolságból körülrepülöm a búcsúemlékeket felidéző vattacukorhoz hasonló felhőgömböket. Gépem egyik szárnya szinte körülvési a hófehér páratestet.

Eligazításkor azonban, sajnos, nem azt az utasítást kaptam, hogy bujócskát játszak ezekkel a jókedvű, játékra csalogató felhőkkel. A gyors- és vezetett orsó, továbbá a bukóforduló gyakorlására kaptam parancsot. Fájó szívvel otthagytam égi játszótársaimat és a kapott parancshoz híven a megadott műrepülőgyakorlatok elvégzéséhez láttam.

A gyorsorsó.

Egyike a legegyszerűbb dolgoknak. Másfélszázkilométeres sebességgel a látóhatáron repülök. Kicsit felveszem a gép orrát. Nyomban utána teljesen behúzom a magassági kormányt és azzal a lábbal, amelyik oldal felé az orsót csinálni akarom, erélyesen berugom az oldalkormányt. Határozott és a kétféle kormányt egyszerre foglalkoztató gyors mozdulat itt a lényeg. A bekötő hevederek jóleső, erőskarú öleléssel fognak körül. Óramutatószerűen fordul meg a gép két szárnya a látóhatáron. A háthelyzetet elhagyva fokozatosan ellene lépek és gépem a hossztengely körüli 360 fokos forduló után az első kísérletek után kissé imbolyogva, de később már biztosan újra felveszi eredeti helyzetét. Nagyon, de nagyon kis bátorság kell ehhez és simán megy minden.

A vezetett orsó

A vezetett orsó megtanulása már közel sem ment olyan egyszerűen. Az első kísérleteknél mindig magasságot vesztettem. A rossz végrehajtásra visszavezethető okok miatt az ülésbe betörő szél türelmetlen ujakkal tépdeste pilótazubbonyom gombjait. Az orsó első fele a háthelyzetig megfelelően lassú volt, hátról azonban szemrebbenés alatt kerültem ki a rendes helyzetbe. Jó párszor végigcsináltam ezt a ravasz figurát, míg érezni kezdtem: fog ez menni! Lassan balra csürve vittem bele gépmadaramat abba a helyzetbe, amelyben szárnyával a földnek mutatva repül. Jobblábammal kicsit belenyomok a magassági kormány szerepét ily helyzetben átvevő oldalkormányba. Gépem engedelmesen tartja orrát a látóhatáron. Nézem a sebességmérőt, 150-et mutat. Még jobban balra csűrök és fokozatosan előrenyomom a botkormányt. Háthelyzetben ugyanis mindent fordítva kell csinálni. Ha magasba akarom húzni a gépet, a kormányt nyomni kell, ha zuhanni akarok, bele kell húzni a magassági kormányba, ha balra akarok fordulni, jobbra kell csűrni és így tovább... Rendkívül furcsa érzés ez, meg kell szokni. A Bücker hátára fordul. Alsó szárnyai a látóhatár síkján fekszenek, jobban benyomok a magassági kormányba és máris a látóhatáron fekszik a gép orra. Betyárosan szokatlan ez a háthelyzet, ha lefelé fordítom a fejemet, az égboltot látom, ha fölfelé nézek, Pécs vidéke ötlik szemembe. A botkormányt még mindig előre nyomva, lassan balra csűrök. A gép szárnyai ellentétes irányban újabb félkört leírva rendes helyzetbe viszik a gépmadarat.

Különös varázsa van ennek a vezetett orsónak. Minden mozzanata külön élmény: ahogyan az ember beleviszi a készséggel engedelmeskedő gépet előbb az oldal-, majd a háthelyzetbe, azután innen ismét az oldal- és végül a rendes helyzetbe, mindmegannyi új impresszió. Eleinte, amíg favágószerűen űztem a vezetett orsógyártás nemes iparát, mivel sem törődve belecsürtem, belenyomtam és a végén kijöttem. Gépem immelámmal engedelmeskedett kontár kormánymozdulataimnak. Jó sok »rollingot« véstem bele az azur égbe, míg a távoli látóhatár, vagy a közeli Mecsek egyik pontjára irányítva gépem orrát, mindig azon tartottam, függetlenül attól, hogy fejjel felfelé, oldalt, vagy lefelé voltam-e.

A bukóforduló.

Eleinte fitymálgatva csak úgy nyilatkoztam a bukófordulóról: Hát ez is valami? Megnyomom a gépet, utána légcsavarra akasztom, valamelyik oldalra belépek, zuhanok egy csomót, majd kiveszem a zuhanásból és kész. Nagyjában így is áll a dolog. Az igazán szép bukóforduló azonban nem is olyan túlegyszerű dolog. Bizonyos gyakorlat kell hozzá. Főleg azt a pillanatot kell helyesen megérezni, amikor valamelyik oldalra való belépéssel a függőleges égrekapaszkodásban lévő gépet 180 fokos, legyezőszerű ívvel újból zuhanásba viszi az ember.

Az önkéntelen »Taucher«.

Gépmadaram bukófordulózás közben egyszer tisztességesen megtréfált. Mintabukófordulót akartam az égre rajzolni. Zuhanás után, megfelelően felgyorsulva teljes gázzal légcsavarra akasztom a Bückert. Függőleges irányban kapaszkodik az egyik mélyenjáró felhő felé. Vártam a befordulással, — egyre vártam. Gépem annyira lelassult, hogy már egyáltalában nem reagált a kormánymozdulatokra. Egy pillanatig mozdulatlanul megállt a levegőben. Szemrebbenés mulva érzem, hogy háttal lefelé zuhanok a semmibe. Rettenetesen furcsa érzés ez. Ilyen esetekben pár pillanatra képzelődésre is hajlamos az ember. Ugy éreztem, hogy láthatatlan útitársam, aki minden égi utamra elkísér és akit már annyira megszoktam, sőt a magam módján meg is szerettem, vállamra teszi csontkezét. Káprázat volt persze az egész. A következő pillanatban azt hittem, hogy testem kiszakad a hevederekből. Acélmadaram a hátrazuhanást megunva, motorja súlyától előrebillenve, zuhanni kezdett. Micsoda élvezet hátzuhanás helyett fejjel előre a föld felé gyorsulni. Fokozatosan belehúztam a magassági kormányba és a kis kaland után újból nekivágtam a felhők birodalmának.

Így ment ez a halálosan komoly játék nap-nap után. A jó megfigyelő már láthatta, hogy a nyár kezdi elszórni szép-

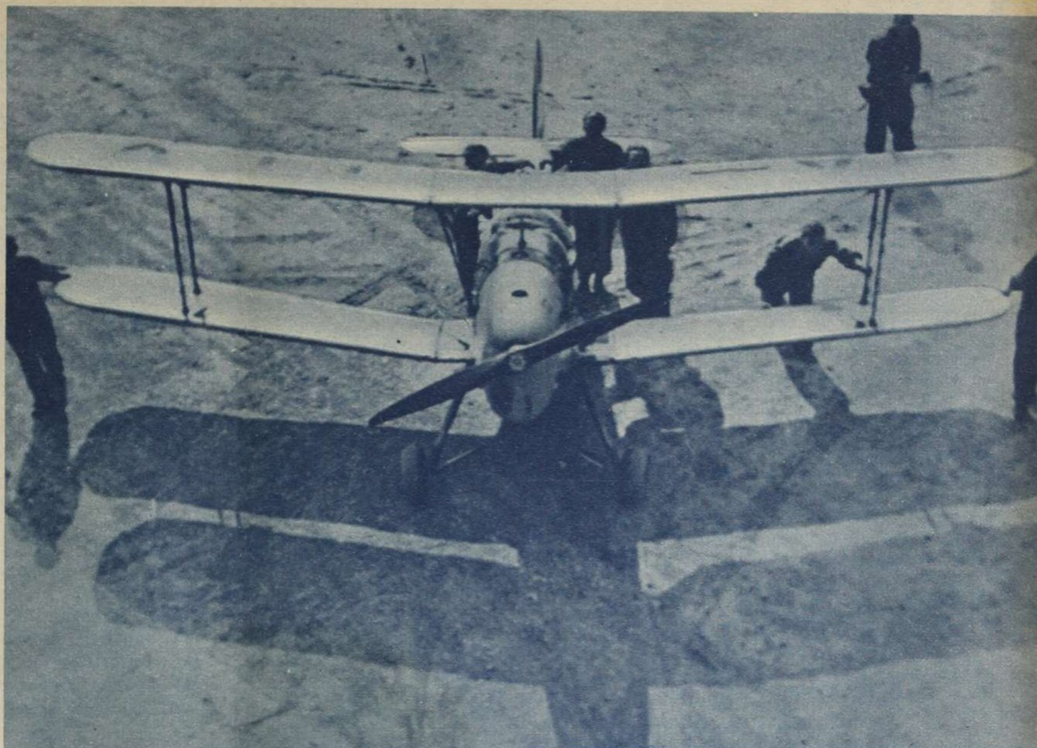
ségeit. A táj itt-ott már a nyárutó sárgásvörös színeivel díszíti magát. A vidéket végigportyázó szél már nem tikkasztó, inkább hűvös. Az egyre későbben kelő nap már nem olyan fiatalos hévvel intézi el a hajnali ködöt.

Egy szép napon azután ütött a leszerelés órája. Fájó szívvel vettem búcsút *Bődy Vilitől* és mindazoktól, akik két és félhónapos ott tartózkodásom ideje alatt mindenben oly szívesen a kezemre jártak. Elbúcsúztam a hűséges gépektől, a meghitt hangártól, a virgonc szélzsáktól és mindentől, ami annyira a szívemhez nőtt. Kormos, a »staflikutya« az eperlombos úton elkísért a repülőcsárdáig, csak erélyes felszólításomra fordult vissza, — azt hitte, barangolni megyünk a Mecsekre.

Ahogy vonatom elcammogott az annyiszor átrepült ismerős tájak mellett, képzeletemben átszaladt kiképzésem minden szebbnél szebb mozzanata: a bemutatórepülés, az első egyedülfelszállás, az orsók, a bukfencek, a bukófordulók... A Misinatető kilátótornya, amely a magasból csak játékszernek tűnt fel, gúnyolódva a földhözkötöttségemen, csúfondárosan intett búcsút.

— Szabad a menetjegyet — csikordult fel mellettem a kalauz hangja.

A mecsekalji álom véget ért.



IFJÚ REPÜLŐ



LELKES GYURKA ÁLMA

REGÉNY. IRTA HUSZÁR REZSŐ

(2)

Lelkes Gyurka képzeletét felvillanyozta a lehetőség, hogy erőgépével a majdnem száz kilométerre fekvő fővárosig is elrepülhetne!... Meggyorsitott léptekkel indult hazafelé. Felette a gólyákat már rég elnyelte az örvénylő nap...

II. FEJEZET

Felvirradt a kisérleti repülés vasárnapja! Gyurka már az előző éjjel darabonként lecsempészte a padlásról, a szalma közül a géprészeket és a homokbányát környező bokrok alá rejtette.

Vasárnap már pirkadatkor a tett szinhelyén volt. Kissé borús ég bámult igyekezetére. A részeket a magával hozott szerszámokkal ügyesen és gyorsan összeállitotta... és a szürkülő hajnalban testet öltött tervezése, a hengerszárnyú, emberhajtotta repülőgép!... Szokatlan alakja még Gyurka szemében is furcsának hatott a modelgépek szokványos alakjához szokott dombon. Gyurka enyhe lejtőre állitotta és beleült. Visszanézett a falura, ahol Anikó, a tanitó, az édesapja és a tagok bizonyára békésen alszanak és sejtelmük sincs arról, hogy bajtársuk komoly nagy géppel kisérletezik! Kissé árulásfélének érezte ezt az egyedülvaló próbarepülést. Azonban még a megszokott, kedves arcok előtt sem lett volna bátorsága az esetleges kudarcot elviselni.

Felemelő és szorongó érzések áradata rohanta meg, mikor lassan, vigyázva, szinte puhatolózva kezébe vette a botkormányt. Soha még gépben nem ült és elméletileg hiába is érezte át meg át utolsó sejtjéig a repülést, a gyakorlat hiánya ott ült a karjában. Pillanatig sem gondolt magára. A gépet féltette, melyet megálmodott és annyi fáradságos munkával meg is valósitott. Mind ez a pillanat tört része alatt roncsá válhat!... Lábával lassan, de határozott erővel a hajtókarba taposott. Az inditási lendülettől az egyetlen keréken nyugvó és félszárnyára dőlt gép egyenesbe lendült, a légcsavar és a hengerszárny forogni kezdett és a készülék lefelé lendült a lejtőn. Gyurka egyre gyorsabb hajtásba fogott és érezte, amint a géppel simán elválik a földtől. Hideg biztonság lett rajta úrrá. A járművet az ő agya szülte, neki kellett uralnia és ez az uralom pillanatról-pillanatra biztonságosabbá vált. A gép határozottan lassabban szállt, mint a sima szárnyú repülőgépek. Szinte könnyedén lebegett a levegőben. A homokbánya már jóval alatta volt... A távoli akácerdőnek vette útját. Szeretett volna ujjongani és kezével hadonászni örömmámorában! De tudta, hogy megfeszitett nyugalma tartja levegőben és ha ebből kizökkenne, menten elvesztené a gépe feletti uralmat. Arcizma sem rándult, csak a sziv vert őrületesen. Megpróbált visszafordulni. Gyengén döntött fordulóval, nagy ivben a falunak vágott. Érezte, hogy ebben a lelki állapotban nem jutna messze, nemhogy a fővárosig! Szeretett volna leszállni és bukfencet vetni a füvön vagy a gépet ölelgetni és csókolgatni.

A falu egyre közeledett. Mintegy hatvan méterre a házak felett, a templomtorony fölé került. Lenézett a viharvert istenházára. De sokszor húzta-kongatta gyerekkorában a harangját! Arról azonban álmodni sem mert volna, hogy egyszer felette fog elrepülni! Egy darabon a néptelen Fő-utca felett szállt, majd átvágott a házak és kertek tetején a homokbánya irányába. Az udvarokon egy-egy koránkelő és állatot etető-itató gazda szájtátva bámult fel rá. Némelyik még integetett is. Ő azonban a világért sem viszonozta az integetést. Örült, hogy gépe engedelmesen szállt és még nem vetette le a hátáról. A tanitói lak fölé ért. Ott bent alszik Anikó és álmodik. Vajjon kiről?...

Szorgalmasan taposott tovább... Elhagyva a falut, ismét a jóöreg homokbánya fölött találta magát. A nap kelő sugarai közben szétverték a szürkületet és aranyló csillogással törtek meg a homokfalon. Gyurka, ahogy letekintett, meglepődve látta, hogy a domboldalon emberek nyüzsögnek. A tagok voltak, élükön Anikóval és a tanitóval. Ugráltak, sapkát, kalapot dobáltak a magasba és magukon kivül orditoztak! Anikó kendőt lengetett feléje, a tanitó pedig valami fekete dobozfélét szegezett a gépre, biztosan fényképezőgép volt.

Gyurka óvatos repüléssel a bánya aljánál lévő mezőre siklott. A szárny, mintha az utolsó pillanatban megsokalta volna a munkát, forgásában megállt. A gép mintegy két méter magasból lezuhant és átvágódott. A szárny levált, a légcsavar eltört. Gyurka pedig hosszú ivben kirepült és mint egy béka elterült a füvön. A dombról veszett futással rohantak a gép felé a tagok, nyomukban Anikóval és a tanitóval. Még oda sem értek, mikor Gyurka már talpra állott és a géproncshoz bicegett. Elszorult szivvel nézte tönkrement alkotását. A rohanók elözönlötték, körülfogták és ezerszer is megtapogatták, hogy nem történt-e valami baja! Ölelték, kezét szorongatták és ami még nem fordult elő, Anikó megcsókolta. Magyarok örvendeztek a magyar sikernek!... Mert siker volt, nagyobb, mintsem gondolták!...

III. FEJEZET.

Gyurka a falu hőse lett! Az emberek a modelezést, az ő homokdombi szép beszéde ellenére, mégis csak játéknak vették. Azt azonban, hogy ő maga járt fönn a levegőben és még a templom tornyát is átrepülte, mindenki komoly dolognak ismerte el. Gyurka maga is felismerte sikerét és örült a teljesitménynek. Igyekezete azonban oda irányult, hogy bevált találmányát, elszigeteltségük megszüntetésének eszközéül, minél előbb felhasználhassa.

Szerencsés lezuhanása azt bizonyitotta, hogy hiába tökéletes az elgondolás és a megépités, ha kénytelen olcsó, szedett-vedett anyaggal dolgozni. Ahhoz, hogy síma, könnyű forgású legyen a hengerek járása és biztonságosabb a repülés, a gép sokkalta hosszabb élettartamáról nem is beszélve, fém tartókeretek és golyóscsapágyak kellettek volna. Terve tehát az volt, hogy a gép leirását és a fényképeket, melyeket a tanitó a kisérleti repülésről akkor vasárnap készitett, elküldi valamelyik fővárosi lapnak. Olyan ujságra gondolt, melyben szivesen áldoznak néhány sort a repülésnek. Azt remélte, hogy a nem mindennapi találmány hire a hirlapokon keresztül bizonyára eljutna azokhoz, akik Magyarországon repüléssel foglalkoznak!

Gyurka a leirást, a fényképek kiséretében, el is küldte. A válasz egy ujságiró személyében érkezett meg. A riporter a lap nevében érdeklődött a gép felől. Gyurka részletesen ismertette elgondolását, elmondta a próbarepülés történetét, felhivta az ujságiró figyelmét a falunak a repülés iránti nagy érdeklődésére, panaszolta magárahagyatottságukat és végül megmutatta a hengerszárny roncsát.

A tudósitó meghatva és lelkes együttérzéssel telve távozott! A lap hozta a cikket és egyik fényképet, melyen Gyurka a falu felől a homokbánya felé közeledik. A faluban kézről-kézre járt a nevezetes szám, a »repülőotthon« népe pedig várta az érdemleges visszhangot...

Csakugyan! Egyik nap levél érkezett Gyurka cimére! Kissé csalódást okozott, mert nem repülőkörökből jött, mint ahogy szerették volna, de biztató tartalmú volt. Kereskedőember küldte, aki őszintén bevallotta, hogy a repüléshez nem nagyon konyit ugyan, de annyira megragadta őt az emberi erővel történő repülés lehetősége s a találmányban oly nagy jövőjü közlekedési eszközt sejt, hogy mindenben hajlandó a feltaláló rendelkezésére állni és találmánya elkészitésében anyagilag támogatni!... Mind ez gyönyörűen hangzott! Gyurka, az eszmei gondolkozású, egyenes eszű magyar fiú szinte maga előtt látta a tisztaszándékú, lelkes pártfogót, aki, ha hozzá nem értő is, de megérzi az igazi értéket és segiti a kátyúba jutott gondolatot. Nem sejtette, hogy csupán egy hasznot szimatoló, érzéketlen üzletemberrel akadt össze.

Készséggel írt tehát a kereskedőnek. A viszontválaszban a kereskedő, vonatjegy mellékélésével, a tervrajzokkal együtt való mielőbbi Pestre utazást kérte.

IV. FEJEZET.

A Keleti pályaudvaron már várta a kereskedő. Csöpögött a nyájasságtól. Formátlanná hízott alakja, esetlen járása, ravasz tekintete ellenszenvet keltett a fiúban. Gyurka azzal nyugtatta magát, hogy az értékes lélek néha ellentmond a görög közmondásnak és nem költözik a megfelelő testbe. Nyugalma mégsem volt tökéletes és nyomott hangulatban követte az előtte kacsázó mecénásjelöltet a kijárat felé.

Villamosra ültek és a Belvárosba tartottak. Útjuk egy öreg belvárosi ház elsőemeleti, háromszobás lakásában ért véget. A harmadik szoba jóval kisebb volt a többinél. Ide tessékelte a kereskedő Gyurkát kevéske holmijával. Miután a fiú megszabadult holmiaitól, a másik szobában — ebédlő, nappali és dolgozószoba volt egyszerre — ebédhez ültek. Ebéd után a kereskedő azonnal előszedette Gyurkával a tervrajzokat és kérte, hogy ismertesse belőlük találmányát. Gyurka az ebédlőasztalon szétteríttette a hártyapapirokat és mélyen elmerült a rajzok magyarázatában. Szeméből előragyogott az ismétátélés, az újbólalkotás láza. Már nem volt előtte ellenszenves a kereskedő, Belváros és az anyagi támasztékot kereső alkotószellem egyéb kényszerkörülményei. Csak az alkotását látta és annak a falakon túl élő, gyürkőző, előretörtető emberiségnek beszélt, akit a többi teremtő tehetség között, ő is meg akar ajándékozni valami életszépítő ajándékkal!...

— Találmányom idővel olyan általános közlekedési eszközzé válhat, magyarázta lelkesülten, mint például a kerékpár!

— Szóval tömeggyártásban lehetne piacra dobni, — csillant fel a kereskedő szeme!

— Igen! — válaszolta Gyurka és még nagyobb hévvel magyarázott tovább: — jobb anyag, tökéletesebb szerszámok, megfelelő helyiség és ötszörte kevesebb idő alatt ötszörte tökéletesebb gépet készítek, mint amilyen az első volt! A mennél hibátlanabb mű lebegett lelki szemei előtt! Éjt nappallá téve, megállás nélkül képes lett volna egy új gép elkészítésén dolgozni, ha megfelelő eszközök birtokában, most azonnal nekiláthatott volna a munkának! Észre sem vette a kereskedő arcára kiülő pénzéhséget. Az pedig látva a lobogó munkakedvet, elégedetten dörzsölte kezét.

Másnap felkerekedtek és a tervrajzokkal együtt elmentek az akkori repülésügyek illetékes szervéhez. A kereskedő, foglalkozásához híven, száz százalékig biztos akart lenni a találmány értéke tekintetében és ezért úgy gondolta, nem árt, ha a szakvélemény is elhangzik, mielőtt pénzt öl az ügybe. Ezt a lényegbe vágó okot természetesen nem közölte Gyurkával és az illetékes hivatalban is csak az előszobáig követte pártfogoltját, mert tudta, hogy odabent jobban tudnak olvasni az arcból, mint a fiú.

Gyurkát barátságosan fogadták. Az újságból ők is értesültek találmányáról. Töviről-hegyire elmagyaráztatták vele a gép elvét és gyakorlati működését. Gyurka boldogan ismertette az egésznek a lényegét. Érezte, hogy szakemberek közt van, akik tényleges súlyával fogják fel szavai értelmét. Ámultak kitűnő szakrajzán, mely még egy mérnöknek is dicséretére válhatott volna.

— A találmány komoly, — hangsúlyozták, megérdemelné, hogy felkarolják. Sajnos azonban, oly fontos nemzeti érdekű ügyek megoldásával birkózik ma hivatalunk, meg azután felülről annyira kötve vagyunk az előre megállapított irányelvekhez, hogy bármennyire szeretnők is, mégsem tudunk kísérleti stádiumban lévő találmányával foglalkozni. Csüggedni azonban nem kell! Fel a fejjel! Erős akarattal önmaga is elérheti, fiatalember, hogy ügye sikert arat a jövőben!... Barátságosan kezet ráztak vele és az ajtóig kísérték.

Gyurka csüggedt arcáról az előszobában várakozó kereskedő mindent leolvasott.

— A találmány tömeggyártásával és piacradobásával bombaüzletet reméltem. Ilyen körülmények között, felsőbb pártfogás nélkül azonban nem sok remény van az értékesítésre, — jelentette ki nyers őszinteséggel a fiúnak. Már csak külföldön való szabadalmaztatásról lehet szó, — tette hozzá.

Gyurka kereken kijelentette, hogy ebbe viszont ő nem megy bele. Vagy magyar szabadalom és magyar gyártmány lesz, vagy pedig sosem fog megvalósulni!

— Szép, szép a hazaszeretet, de üzletnek nem mindig jó, — adta rá a kereskedő a cinikus választ.

— Ebben különbözünk mi egymástól, — vágta vissza dacos büszkeséggel Gyurka! Egyébként kérem a holmimat és már itt sem vagyok!

A kereskedő arca gúnyos kifejezést öltött.

— Sajnos, mondta, a holmiját mindaddig nem adhatom oda, míg a vasúti jegy árát vissza nem fizeti. Nem kívánhatja, hogy minden ellenszolgáltatás nélkül idehozassam, koszttoltassam és szállást adjak.

A kereskedő leplezetlen kijelentése hatott. Gyurka egyenes magyar közérzetét érintette a tudat, hogy elfogadott valamit, amit még meg sem szolgált.

— Rendben van, nem maradok adósa, — de most semmi pénzem sincs.

— Nem tesz semmit, majd ledolgozza nálam, — nyugtatta meg a kereskedő...

... és Lelkes Gyurka nem maradt adós. Három napon át takarította a kereskedő lakását. A negyedik napon kint volt az utcán.

Zsebében tanító barátjának néhány ajánló sora volt egy ismerős pesti tanítótársához arra az esetre, ha Gyurka valami okból netán segítségre szorulna. Ő azonban a levelet elő sem vette. Kigyalogolt a városból és nekivágott a falujába vezető országútnak... Előtte a majdnem százkilométeres távolság... Abban bízott, hogy akad szekér, mely felveszi. Ha nem, akkor két nap alatt anélkül is hazaér. Van gyümölcsfa az út mentén. Van víz a közbeeső falvak kútjában. Az éjszakát pedig szalmakazalban is át lehet aludni, nemcsak dunnás-párnás ágyban... A fővárosban nagy kudarc érte, de rajta semmi sem múlott és otthon ezt bizonyára meg fogják érteni.

Egyedül a nap bizonyult nagylelkűnek. Fáradhatatlanul ontotta izzó melegét az izzadság és porlepte fiúra. Az út kihalt volt és ha időnként fel is bukkant egy-egy jármű, az is a főváros felé haladt. Gyurkát mindez nem bántotta. Rendületlenül gyalogolt tovább és tovább. Mögötte a budai hegyek emelkedtek a kék ég felé. Valahol arra felé száldoshattak a vitorlázó repülők. Milyen közel volt hozzájuk és mégis milyen messze...

Lábában már húsz kilométer fáradsága volt. Az út mentén, a mezőn, terebélyes fák álldogáltak és csalogató, hűs árnyékot terítettek a puha fűre. Letelepedett az egyik fa alá. Inkább bágyadt és fáradt volt, nem álmos. Hanyatt dőlt a hűs fűvön, szemét lehúnyta és mégegyszer végiggondolta egész pesti történetét. A jelenetek sokkal tisztábban és összefüggőbben vonultak el előtte, mint mikor átélte őket. Ismét bebizonyosodottnak látta, hogy az élet sosem terül készségesen az ember lába elé. Falun az emberi maradisággal kellett megküzdenie, a városban az emberi haszonleséssel és közönnyel. Falun győzelmeskedett. A városban alulmaradt, pedig a maradisággal, az évszázadok alatt beidegződött önvédelmi hajlíthatatlansággal, az egészséges változást kívánó akaratnak nehezebb megbírkóznia, mint az utóbbiakkal. Talán itt nem az a magabizó Lelkes Gyurka volt, mint odahaza? Talán Anikó gyönyörű szemének biztatása hiányzott?... Az igazi Lelkes Gyurka a repülésügyeiben az asztalra csapott volna: Uraim, gondolják meg, hogy itt nem újfajta fogvájó feltalálásáról van szó! Sokkal többről! Olyan új közlekedési eszköz terve hever önök előtt, mely a repülést egy csapásra tíz és tízezrek számára tenné hozzáférhetővé! Teljesen megváltoztatná a város és vidék közlekedési képét! Olyasféle járművet adnánk az emberek kezébe, mint a kerékpár, azzal a különbséggel, hogy így a repülésnek, mint hatalmas nemzetvédelmi eszköznek a szolgálatára és megkedveltetésére nagyobb embertömeget tudnánk megnyerni! Arról nem is szólva, hogy ha mi, magyarok, tennénk az emberi erővel hajtható repülőgépet a világ közkincsévé, akkor mérhetetlen erkölcsi és anyagi erővel gyarapíthatnánk hazánkat!... Értsék meg, uraim, nem gyerekjátékról van szó! Merem állítani, hogy nincs az a fontos nemzeti érdek, melynek ártana az, ha találmányomat felkarolnák!

A kereskedőt pedig egyszerűen arcul kellett volna csapnia pimasz kijelentéséért. Takarítás helyett meg azt válaszolni: örüljön, hogy átléptem a piszkos küszöbét és ha nem fizeti a visszautat is, kitekerem a nyakát!... Igen. Így kellett volna cselekednie. Ő azonban mind ezt nem tette! Az asztalos talpraesett, vasakaratú fia helyett, egy kicserélt, lagymatag Lelkes Gyurka volt fenn Pesten... Ott kezdődött, mikor elfogadta a vasúti jegyet. Tudhatta volna, hogy ezzel szabad akaratát szolgáltatja ki a városnak. Igen. Mindent elfogadó, mindent eltűrő kiszolgáltatottja lett a fővárosnak.

(Folytatjuk.)

Heinkeléknél tanul a MOVE „SAS" építője



Abban a nagy riportban, amelyben Méray-Horváth Róbert új magyar vitorlázó időtartamrekordjának előzményeit írtuk le, volt egy mondat arról, hogy a Movero a Rotter-rekord megdöntését táviratilag közölte *Oláh* József Károllyal, a gép Németországban tartózkodó építőjével.

Kemény és szívós magyar munka elismerése ez az örömtávirat, amelynek feladását még akkor határozták el Movero-ék, amikor Méray-Horváth még a levegőben volt. Érdemes megismerni ennek a tisztes magyar munkának kiteljesedését.

Oláh József Károly egyike azoknak a magyar kézművesiparosoknak, akik elhagyták mesterségük tanult vonalát a repülésért. Műbútorasztalos-mester, ha a vitorlázórepülés rabjává nem lesz, ma bizonyosan jólmenő műbútorasztalos-műhelye van valahol a fővárosban. Dehát »elkapta a gépszíj«, felköltözött a Farkashegyre, két esztendőt húzott ki a hegy tetején. Beszegődött a Moverohoz repülőgépépítőnek. Előbb csak géptöréseket javított, azután megépített egy Grönau-Bébit.

Nehány esztendő minden eredményét elvitte a farkashegyi tűz, amelyben mindene odaveszett, odaégett a Move hangárja és teljes gépkészlete. Behúzódott Budára a Schwartzer Ferenc-utcába s egy bérelt helyiségben folytatta. Az idén tavasszal fejezte be a rekorddöntő Rhön Adler építését.

Beleadott apait-anyait a gépbe, minden porcikáját úgy művelte ki, ahogy a régi, céhbeli világban dolgoztak a remekművön. Ahogy készen lett a gép, berepülték és dicsérték, azt mondotta:

— Köszönöm, de ez még — nem az igazi.

Ugy értette, hogy megtett mindent, amit ösztönös és önművelő tehetség tehet. Dehát végeredményben mégis csak műbútorasztalos-mester, aki önmagától tért át máról-holnapra a repülőgépépítésre.

Félesztendővel ezelőtt bejelentette:

— Kimegyek Németországba és megtanulom a korszerű gépépítést...

Nehezen engedték, mert szükség van reá idehaza és — mi tűrés-tagadás — azzal is számoltak, hogy — esetleg kint marad. Végül mégis utrasegítették és félesztendeje van már kint Németországban: Heinkelék rostocki műveinél egy 111-essel felvitt és megmutatta a Heinkel-műveket felülről. De már repültem az új Heinkel-típussal is...

Minden levelében az itthonhagyott gépről írt:

— Irjátok meg részletesen: mi van a Rhön Adlerral? Én sokat várok a géptől, ismerem minden porcikáját, hiszen én építettem és tudom, hogy eredményekre hivatott...

A napokban jött levél tőle, leírja, hogy milyen boldog volt, amikor a rekordjavításról szóló táviratot megkapta:

— Ugy-e, mondtam! A Rhön Adleremben rekordok vannak, csak ki kell repülni belőle! Vigyázzanak rá, mert nem közönséges gép.

Azután így folytatja:

— A gyárban büszkén mutogatom a táviratot és — nem hiába. Eddig hallani sem akartak arról, hogy Rostockból elmenjek, egyszerűen nem engedtek. A távirat után pedig azt mondták, hogy most már oda mehetek, ahova akarok!... Elengedtek és Rostockból megyek tovább, Weimarban tanulok majd, ahova régen szerettem volna eljutni...

...Leküzdhetetlen honvággyal vívódik, szó sincs arról, hogy kint marad, pedig jól elhelyezkedhetne. Mindig azt írja, hogy már idehaza is megbecsülik a repülésben a gépépítő szakembert. Alig várja, hogy leteljen az egy esztendő, a tavaszra hazajön.

December 3-án, szerdán este fél 9 órakor

MŰSOROS REPÜLŐEST A VIGADÓBAN

Még két nap és megindul az emberáradat a kivilágított Vigadó felé és a tükörfényes vigadói nagyteremben összesereglenek a budapesti repülők és a repülés barátai. Mindössze két szürke hétköznap és aztán ünnepre alkonyodik: a magyar repülők egy jól végzett év munkája után táborozásra gyűlnek.

A munka nagy részét elvégeztük. A pilótaaratás megtörtént: mindenképpen időszerű tehát, hogy néhány órára kiszabaduljunk az egyhangú hétköznapok munkájából és baráti körben elbeszélgessünk az elmúlt év eseményeiről. De a nemes szórakozáson túl a vigadói találkozó más célt is, sőt elsősorban más célt szolgál. A mindig mozgékony repülőgárda a vidám feledkezést összekötötte a propagandával és a repülőestét is felhasználja arra, hogy újabb híveket, barátokat, pártfogókat szerezzen a magyar repülésnek.

A rendezők már elvégezték munkájukat. Olyan műsorral kedveskednek a közönségnek, amely sokáig felejthetetlenné fogja tenni a vigadói repülőestet.

Az est kimagasló műsorszáma a m. kir. honvéd Légierők fúvószenekarának szereplése lesz, amelyet Doroszlai Károly karnagy vezényel. A zenekar a Honvéd Kívánsághangversenyen és néhány rádióhangversenyen kívül még nem szerepelt sohasem nyilvánosan vagy más előadói teremben. Érthető érdeklődés kíséri tehát ezt az ilyen szereplését és a zenekar kiváló vezetője csakúgy, mint valamennyi tagja valóban mindent elkövet, hogy minél szebb előadást nyujtson.

A részletes műsor egyébként a következő: Az első szám Dostal Repülőindulója és Ruszinkó Ejtőernyős indulója, amelyeket a teljes fúvószenekar játszik. Aztán vitéz Hefty Frigyes ez alkalomra írt köszöntője következik, amelyet egy repülőalapi növendék mond el. Műsoron szerepel még Kiss Manyi és Pethes Sándor, akik Raczkó Lajos tréfáját adják elő. Simor Erzsi és Mészáros Ági mellett Orbán Sándor magyar repülőnótákat énekel. Greguss Zoltán repülőverseket szaval, míg Veres Károly teljes cigányzenekara repülődalokat játszik.

Nagy érdeklődésre tart számot a zárttéri repülőmodelbemutató is, amelyet ugyancsak a műsor keretében mutatnak be.

A honvéd Légierők 46 tagú zenekara a megnyitó számokon kívül eljátssza még Kodály magyar katonadalait, amelyet Doroszlai karnagy írt át fúvóshangszerekre, a Condor-légió indulóját és még sok más repülőzeneszerzeményt. Ric Jocker stilizált repülőmozdulatai zárják le a nagyszerű műsort.

A vigadói nagy seregszemle megmozgatta a fővárosi repülőegyesületeket is, ahol serényen folyik a résztvevők toborzása. Az est szűkebb körű rendezősége utolsó ülését most tartotta, amelyen résztvettek: Szilas Tibor MAESz felügyelő, Rakitay Dezső MAESz titkár, a főoktatók közül pedig Kováts Sándor, vitéz Hefty Frigyes, Kőszegi Gyula és Jenik Győző. Ott voltak még nyirádi Szabó Imre, Nagy Ernő, Hanka Lajos, Harsányi György és még sokan mások.

Jánosy István főszerkesztő ismertette az előadás célját és bejelentette, hogy a propagandaestre több miniszter, államtitkár, igen sok katonai és polgári előkelőség jelentette be részvételét. A közönség körében óriási az érdeklődés és minden jel arra mutat, hogy a Vigadó termei zsúfolásig megtelnek. Bejelentette, hogy az est konferálását Pluhár István rádióriporter vállalta. Többek hozzászólása után a rendezőség elfogadta a fent közölt műsort és egyhangú lelkesedéssel elhatározták az est széles körben való meghirdetését. Ezért a rendezőség ezúton is felhívja a repülők és a repülésügy barátainak figyelmét a vigadói repülőestre.

Legyen tehát ott mindenki, mert egységes felvonulásunk minden szónál hatalmasabb erő!

Hazai vállalat alakult a polgári repülőterek üzemanyagellátására

Mint korábbi számunkban már hírt adtunk, új magyar vállalat alakult Magyar Aerobenzin Rt. elnevezés alatt, hogy a magyar polgári repülés — légiforgalom és sport — üzemanyagellátását a folyton fokozódó kívánalmaknak megfelelően ellássa.

A kereskedelmi minisztérium illetékes légügyi szakosztálya már régebben felismerte az üzemanyagellátás kérdésének nagy fontosságát, amely a mostani háborús, nehéz beszerzési viszonyok folytán még fokozottabb figyelmet érdemel. A háború után várható nagy fellendülés előkészítése is szükségessé teszi a repülőüzemanyagellátás kielégítő megoldását.

Amint a közismert repülőmotorok és sárkányok különleges kenő- és üzemanyagot igényelnek, amely részben hazai gyártmányokból, nagyrészt azonban csak külföldi behozatal útján biztosíthatók. Ezenfelül a repülőtereken tároló- és tankolóállomások létesítése szükséges, amely megfelelő szakértelemmel és tőkeerővel rendelkező szervezet útján valósítható csak meg.

Ezeknek a szempontoknak a figyelembevételével érlelődött meg a gondolat, hogy a magyar ásványolajipar vezető vállalatait egy érdekeltségbe kell vonni és a felmerülő problémákat egyesült erővel megoldani. *Varga József* kereskedelmi miniszter, aki a magyar repülés fejlődését mindig az ország elsőrangú létérdekei közé sorolta, hozzájárult a terv megvalósításához és megbízást adott *Magyar Sándor* ny. áll. repülőszázadosnak, neves óceánrepülőnknek, a vállalat létrehozására. Magyar Sándor ezirányú tárgyalásai rövidesen meghozták az eredményt. Sikerült az ország négy legnagyobb vállalatát, a Fantót, a Péti Nitrogén Műveket, a Shellt és a Vacuumot megnyerni a vállalkozásban való részvételre. Ilyenképpen az összes követelmények adva vannak ahhoz, hogy légiforgalmunk és sportrepülésünk mindenkor megkapja a legjobb minőségű üzemanyagot és hogy az egész ország területén megépüljenek azok a berendezések, amelyeket hazai repülésünk igényel.

KIS HÍREK

Tomor László repülőszázados a szovjet elleni hadjárat során huszonötször szállott az ellenség fölé. Valamennyi repüléskor teljes eredménnyel vezette harckötelékeit. Különösen kitűnt *Nikolajev* bombázása alkalmával, amikor százada öt légigyőzelmet aratott. Ezek közül egy ellenséges vadászgépet maga *Tomor László* százados lőtt le. Az önfeláldozásnak és hősiességnek ritka tanujelét adta azzal is, hogy bár egyik harcbavetése során, amikor alacsony támadást vezetett egy nagyobb ellenséges harckocsikötelék ellen, ő maga is megsebesült és *öt helyen kapott sebet*, e harc után harmadnapra mégis önként vállakozva, újra az ellenség fölé repült.

A légiforgalmat Magyarországon 1938-ban tíz vállalat bonyolította le. A menetrendszerű járatok 1,606.895 kilométer berepüléssel 4712 utat tettek meg és ezek során 28.259 személyt és 1078 tonna küldeményt szállítottak. A légiforgalom 1933-tól 1938 év végéig, tehát *öt esztendő alatt óriási arányban* fejlődött. 1933-ban még csak öt vállalat foglalkozott a légiforgalom lebonyolításával és a menetrendszerű járatok 2579 út során 682.044 kilométert repülve, mindössze 7665 személyt és 428 tonna küldeményt szállítottak.

Tata nagyközség piarista gimnáziumi ifjúsága most alakította meg Aero-körét. A tagok máris serényen dolgoznak az új körben.

Az erdélyi nyereménykötvény vásárlása megkezdődött. Az első napok hírei máris azt mutatják, hogy a magyar közönség nemcsak a nagyvárosokban, hanem a falvakban és a tanyákon is nagy örömmel fogadta a kormány elhatározását, amely módot ad mindenkinek arra, hogy megtakarított *pénzét a legkedvezőbben* elhelyezze. A közönség nemcsak a pénzintézeteknél, hanem a különböző szövetkezeteknél, postahivataloknál, sőt nagyobb dohányárudákban is minden nehézség nélkül beszerezheti 200 pengős értékű egész, vagy akár a fél, illetve egynegyed sorsjegyeket. A januárban kisorsolásra kerülő nyereményösszegek együttes értéke 1,487.500 pengő.

A pápai ejtőernyősök a vöröskereszt javára nagyszabású sportnapot rendeztek. A ligeti sporttelepen labdarúgás és lovasjáték volt. Közreműködött a leventezenekar is.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Miskolci Takarékpénztár az elmult félévet kitűnő eredménnyel zárta. Emelkedett a takarékpénztár betétállománya, amely körülmény igazolja, hogy az »öreg takarékpénztár«-ral szemben a közönség bizalma egyre fokozódik.

A Fémáru-, Fegyver- és Gépgyár Rt., amely az elmult év májusában tartotta rendes évi közgyűlését, mint értesülünk, még az idei év folyamán megtartja rendes évi közgyűlését, amelyen az 1940. évi üzleteredményről fognak beszámolni. A vállalat 1933 óta nem fizetett osztalékot. A tőzsdén a részvény árjavulását azzal a híreszteléssel hozzák kapcsolatba, hogy a vállalat az idén megkezdi az osztalékfizetést. A tőzsdén az 50 pengő névértékű részvények árfolyama megközelíti a 200 pengős árnívót.

A Városi Takarékpénztár Újvidéken egy százalékkal leszállította a betéti kamatlábat. Az intézkedés meglepetést keltett a bank betétesei között. Egyébként ez az a pénzintézet, amelynek az igazgatója — mint a lapok megírták — azelőtt a textilkereskedelem területén működött.

A Zimmer Ferenc Halkereskedelmi Rt., amely az ország egyik legrégibb és igen jó nevű halkereskedelmi vállalata, e hónap utolsó napjaiban tartja évi rendes közgyűlését. A Zimmer rt. foglalkoztatottságára mi sem jellemzőbb, mint az, hogy 270.000 pengő saját tőke mellett a kimutatott nyeresége 31.606 pengő, azonkívül majdnem 15.000 pengőt a berendezés értékcsökkenésére írtak le.

A Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi Rt. igazgatósága rendkívüli közgyűlést hívott egybe. Értesülésünk szerint a rendkívüli közgyűlésen az igazgatóság beszámol a vállalat mult évi üzletévéről, továbbá arról, hogy a rendes közgyűlés miért nem volt ezideig megtartható.

A Tetra Rt. november 15-ére közgyűlést hívott össze, melynek tárgysorozatán alaptőkeemelés és az ezzel kapcsolatos alapszabálymódosítás, továbbá egy igazgatósági tag választása szerepelt. A vállalat vezetősége ugyanis elhatározta, hogy a Tetra Rt. részvénytőkéjét 90.000 pengőről 150.000 pengőre emeli fel. A közgyűlés az igazgatóság előterjesztéseit egyhangúan elfogadta.

A Magyar Munkaadók Központja, amely a GyOSz-szal karöltve dolgozik és a munkaadók érdekképviselete, most új igazgatósági tagokat és póttagokat választ. Az egyes gyári érdekképviseletek a napokban jelölik ki azokat a tagvállalati vezetőket, akiket a Munkaadó Központ igazgatóságába meg akarnak választani.

ÚJ KÖNYVEK

Szabó Imre: Egy gép nem tért vissza. A repülő olyan munkára vállalkozott, amit aligha kívánhat a közönség: regényt írt. De nemcsak a kezdők nagyotakarásával vállalkozott erre a munkára, nemcsak a sokatbíró ifjúságában kalandozott el az irodalom berkeibe, hanem felkészülten és úgy, ahogyan a sokatpróbáltak csinálják. A szerzőnek ez az első regénye, munkája tehát szerzőt avat, aki immár túljutott a szakíró határán: színes-szövevényes mondanivalóinak mesteri megírásával egyszerre az élre vágott. Ilyen kész új ember régen jelentkezett. Nem iskolás, nem követő, nem a járt utak vándora, hanem kezdeményező, új, egészen más, mint a többi. Amiről ír, ahogyan ír, az alakok, a táj, a mese csupa eredetiség és újdonság. Nincs a gőgös elhatározásból semmi sem benne, hogy »csakazértis« megmutassa, hogy ő új és hogy görcsösen ragaszkodjék mindig és mindenben az újhoz. Ő olyan eredeti és új, mint az erdei hóvirág, amely eljő minden komolytalan kísérletezés nélkül is minden tavasszal, akár akarja az ember, akár nem. Egyszóval: nyirádi Szabó Imre a természetéből új író és nem mesterkedésből, nemcsak azért, mert ma divat olyan írónak lenni, aki újat akar írni. Ő az eredetiségéből írja az újat: ugyanazt az újat, amit a közönség is átérez és nemcsak az író. Tájképei annyira hasonlítanak a valóságra, hogy egyszerűen, minden hozzágondolás nélkül le lehetne festeni. A személyek pedig nemcsak élnek, hanem velünk élnek, az olvasóval vannak. Sőt, lírájában a gépek is élnek! A tehetetlen anyag kiformálódik olyan széppé és olyan jellemmé, mintha lélek is volna benne. A szerző legnagyobb érdeme azonban, hogy mindezt ravaszkodás és cifraság nélkül teszi: romlatlan és becsületes művész, aki alakjait nem boszorkánykonyhában főzi és tájképeit nem piktorok munkájáról másolja. Szabó Imre könyvében egy magyar repülőszázad életét írta meg. A század keretén belül jóformán megszűnik a személyiség: mindenki fenntartás nélkül beolvad a nagy közösségbe. A szereplők egymásért, a nagy célért áldoznak fel mindent. Ez a könyv rövid jellemzése, ez a tartalma, sőt ezért is íródott meg minden. A szerző önelégült öntudattal teszi könyvét a magyar irodalom asztalára és mi repülők emeljük fel büszkén onnan. (Török László.)

Balla Antal: Az Északamerikai Egyesült Államok története. A kötet rövid, világos összefoglaló képet ad az Egyesült Államokról. Ez az új és korszerű összefoglalás érdekes leírás az amerikai alkotmány és politika adottságairól.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

98248 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

